ゲンロク 2021年7月号（毎月26日発売）
5月26日発売 No.425 第36巻第7号

Car Entertainment Magazine

GENROQ

［ゲンロク］

2021 JUL No.425 7
定価 998 Yen

Ferrari V8

V8フェラーリの魂

［V8ミッドシップの進化］
F8スパイダー／488GTB／458イタリア

［GTとしての魅力］
ポルトフィーノM／ローマ

［雌雄を決する戦い］
F8スパイダー vs ランボルギーニ・ウラカンEVO

［原点を知る］
328GTS再考



メルセデス・ベンツ特選ショップ

［初試乗］**マセラティMC20／ロータス・エヴァイヤ**

［ライバル対決］**BMW M4 vs アウディRS 5／ジャガーFペイス vs ポルシェ・マカン**

SAN-EI
CORPORATION



CONTENTS ❶

GENROQ 7
2021 JUL No.425

COVER PHOTO◉小林邦寿（*KOBAYASHI Kunihisa*）

SAN-EI
CORPORATION



CONTENTS ❷

GENROQ 7
2021 JUL **No.425**

SAN-EI
CORPORATION

GENROQ FRONT LINE 01

SCOOP

TEXT◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）
PHOTO◉APOLLO

リヤを拡大したM5は超過激版の予感？

フェイスリフトを受けたBMW M5。4ドアサルーンでもサーキットを走れる「コンペティション」を頂点に据えたそのラインナップは、ひと通り完成したかのように思えた。しかしここに来て、最新のスパイショットが欧州に波紋を呼び起こしている。姿を捉えられた謎のM5は、ボディそのものは標準型と同一ながら、リヤホイールアーチ周囲を囲むオーバーフェンダーがこれ見よがしにリベット留めされているのだ。

現物を目撃したカメラマンによると、明らかにタイヤ幅は標準のM5より20㎜、コンペティションと比べても10㎜は広かったと言う。コンペティションのリヤタイヤは285/35R20Yだから、カメラマンの言葉を信じるなら、件のM5のタイヤ幅は295㎜になる。果たしてM社がリヤだけを拡幅したM5の試作車を公道で走らせている真意はどこにあるのか、欧州のジャーナリスト達は困惑を交えて憶測を交わしているのである。

M社が次世代M5の開発を始めるには時期尚早だ。さりとてBMWヘッドクオーターを差し置いて独自のプラットフォームを開発し、そのテストベッドとしてM5を使ったと考えるのもいささか無理がある。

ここではコンペティションのさらに上を行く、極めて先鋭的な「M5 CS」がヒントになりそうだ。我が国でも5台のみ販売



BMW M5



される限定モデルである。コンペティションをベースとしながらも、エンジンパワーの増強と軽量設計を徹底的に追求した「公道も走れるサーキットモデル」。最高出力はコンペティション比で＋10psの635ps。BMW M史上最もパワフルな4.4ℓV8ツインターボを搭載して、静止から100㎞／hまでの加速を3秒フラットでこなすスーパースポーツ並みの加速力を誇る。

むしろここで注目したいのは、運動性能を重視したM xDriveだ。4WDから純粋なRWDまで段階的に駆動モードを変えられる機構は、コースに合ったハンドリングに調整できるので、サーキットで並外れた性能を発揮すると謳う。

折しも来年2022年は1972年創業のBMW M社にとって50周年を迎える節目の年。この機会を捉えてサーキットに特化した超スパイシーなM5を準備しているというシナリオも考えられる。決め手となるのはズバリRWDだ。サーキットで純後輪駆動の持ち味を発揮させるひとつの対策として、リヤタイヤを拡幅した試作車を造ったとの見方もできそうだ……。

SAN-EI
CORPORATION

SCOOP

TEXT◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）
PHOTO◉APOLLO

カイエンが小改良で最新のポルシェデザインとなる？



Porsche Cayenne

2018年に登場した現行型ポルシェ・カイエンは、同モデルの3代目に当たる。MLBプラットフォームは、同じフォルクスワーゲングループ内のブランドであるベントレー・ベンテイガや、ランボルギーニ・ウルスと共用するので、カイエンだけが旧態化したわけではない。

しかし常に先を見越してアクションを起こすポルシェ経営陣は、モデル中間期の大規模なフェイスリフトに向けた作業を始めている。事実、ドイツ国内某所にある同社秘密のテストコースのすぐそばで生産前プロトタイプの姿をスパイショットカメラマンが捉えている。

写真のプロトタイプは厳重なカモフラージュを施されているが、それでも現行モデルをベースにしつつ、フロントエンドとリヤのデザインにかなり大がかりな変更があるのがわかる。まずフロントではヘッドライトがスリム化されている。バンパーとグリルも新しくなっており、現行型より顔つきが随分アグレッシブになった。

リヤデザインの変更はフロント以上に手が込んでいる。プロトタイプでは公道を走れるようにあり合わせのテールライトでお茶を濁しているが、フェイスリフト版ではLEDライトを採用したデザインになると見て間違いなさそうだし、その際、最近のポルシェの傾向に従って左右のテールライトを細いストリップで繋げるかもしれない。現行型ではテールゲート内に収まっているライセンスプレートの位置もリヤバンパーに移っている。そのリヤゲートおよびバンパーのプレスラインも現行型とは別ものだ。



今回は撮影できなかったが、室内デザインも変更を受ける。セレクタレバーは992型911と同様に、矮小化されたスイッチ形状になりそうだ。すでにフェイスリフトを受けたパナメーラ同様、「ポルシェ・コミュニケーション・マネージメント（PCM）」の最新版を搭載するほか、オンライン音声コントロール機構「ボイスパイロット」の機能性も高まるだろう。メータークラスターはフルデジタルとなり、インフォテインメントシステムのスクリーン構成も新しくなる模様だ。

最近SUVはハイスピード化に拍車が掛かっているだけに、ポルシェが外観の変更だけで済ませるとは考えにくく、パワートレインもアップデートの対象になると思われる。抜本的な機構変更はないが、パワーはラインナップ全般に渡り若干向上するだろう。新しいカイエンは今年中に発表になり、来年早々販売がスタート。カイエンクーペはそれから少し遅れて登場することになりそうだ。

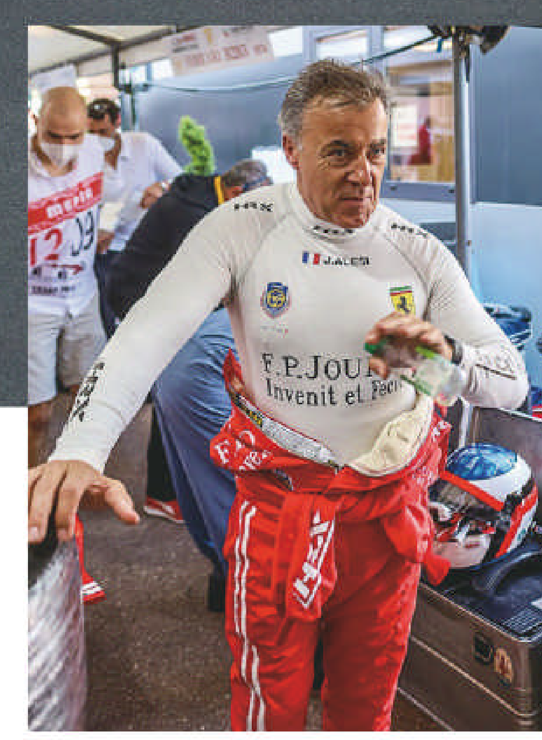
SAN-EI
CORPORATION

EVENT

TEXT◉藤原よしお（*FUJIWARA Yoshio*）
PHOTO◉ ©2021 ACM／Olivier Caenen

ジャン・アレジがモナコで復活！





日本では息子ジュリアーノが活躍中の、父アレジ。F1引退から20年になるが、その腕はまったく錆び付いていなかった！

12th Grand Prix de Monaco Historique

　1998年から2年に一度のペースでF1GPと同じモナコ市街地コースを舞台に行われてきたモナコ・ヒストリック・グランプリ。本来であれば昨年5月に開催されるはずだったのだが、COVID-19の影響を受け、F1GPとともに中止を余儀なくされてしまった。

　その後モナコ自動車クラブ（ACM）は、2021年へのリスケジュールを発表。今年のモナコは、4月23～25日のヒストリックGPを皮切りに、2週間おきにフォーミュラE、そしてF1GPが開催されることとなったのである。

　ところが4月に入り再びフランスがロックダウンとなるなど状況が悪化。結局、観客をモナコ居住者、及びモナコ内の指定ホテル滞在者に限るなど制限を加えた上で、なんとか開催に漕ぎ着けた。しかしながらビジネス以外の海外渡航が禁止されていたクラシック・チーム・ロータスをはじめとするイギリス勢、アメリカ勢の多くが出場をキャンセル。その結果前回31台が出場した1973年から1976年までのF1を対象としたセリエFの出走は17台、1965年までの1.5ℓF1で競われるセリエDに至っては出走わずか7台という有り様で、ほとんどのクラスが例年の半分以下というエントリー台数となってしまった。

　もちろんACMとしても手をこまねいていたわけではなく、2台の1974年型フェラーリ312B3に元F1ドライバーのジャン・アレジとルネ・アルヌーを乗せセリエEに出場させたり、土日フルのライブ・ストリーム（今もYouTubeで視聴可能。必見！）を実施するなど、様々な“テコ入れ”を行ってはいた。とはいえ、いつもの盛り上がりには程遠いだろうと、半ば諦めムードでレースウィークを見守っていたのだが、アレジがその雰囲気を一変させた。

　土曜の予選、アレジはヒストリックではあまり戦闘力が高いとはいえない312B3を振り回し、なんと2005～07年ル・マン・ウィナーのマルコ・ヴェルナーの駆るロータス77に続く2番グリッドを獲得してみせたのである！

　迎えた日曜の決勝では、見事なスタートダッシュを決めたアレジがトップに浮上。予選で1.9秒差をつけられたヴェルナーを見事に抑えトップを走り続けた。その様子はまるで1992年のセナvsマンセルを彷彿とさせるもので、モナコ・ヒストリック史上最高のバトルになるはず……であった。

　ところが、ゴールまで2周を残した最終コーナーの立ち上がりで、焦ったヴェルナーにプッシングされたアレジがクラッシュ、リタイア。トップでゴールしたものの25秒のペナルティが課せられ3位となったヴェルナーが表彰式で抗議の意思を示すなど、なんとも後味の悪いものとなってしまった。

　レースの後、アレジは「必ずまた来年戻ってくる」と言ってサーキットを後にしたという。次回はぜひ現地に足を運び、彼が現役の時に果たせなかったモナコ優勝を皆さんにお届けしたいと思っている。





↑今回アレジとともに光ったのが、セリエE、F、Gの3クラスを制したマイケル・ライオンズ。これで通算6勝となったヒストリック界のモナコ・マイスターである。

←もう1台の312B3は、1983年から85年までフェラーリF1のドライバーを務めたルネ・アルヌーがドライブ。予選の際にタバコ・コーナーでクラッシュして出走できず。

SAN-EI
CORPORATION

GENROQ FRONT LINE 04

TOPIC

REPORT◉吉田拓生（*YOSHIDA Takuo*）
PHOTO◉Lotus Cars

Lotus Emira
ロータスが描く未来

これまでType131と呼ばれてきたロータスの新型スポーツカーの正式な名称が明らかになった。ロータスのグローバル・カンファレンス「Driving Tomorrow」の中で発表されたそれは、ロータスの伝統に則りアルファベットEからはじまる「エミーラ」である。

今年7月6日のグッドウッドでワールドプレミアされるため、エミーラというネーミング以外の事実はほとんど明かされなかった。しかし現在のラインナップすべてが今年中に生産を終えるという残念なニュースの後だけに、ホッと胸をなでおろしたロータスファンも少なくないだろう。

今回判明したエミーラ関連の情報は、それが最後のガソリン・ロータスになるということ、シャシーはアルミ接着のバスタブモノコックで、その寸法は既存のロータスモデルとは異なること。またトヨタ以外のメーカーから供給される内燃機エンジンを搭載することである。

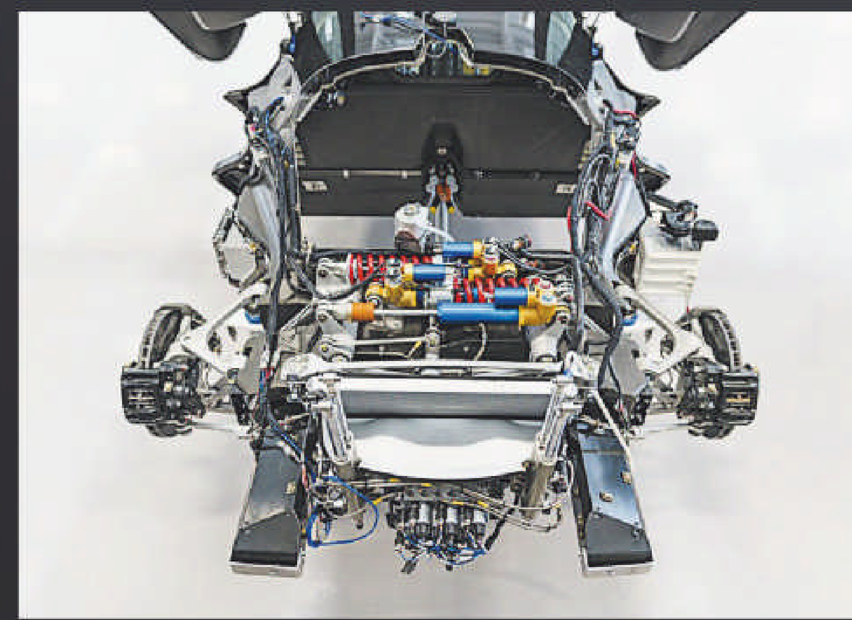
今回ロータスは、2018年に発表した2028年までの10年プランである「Vision80」の進捗についても言及している。中でも目を引いたのは、現在のロータスが4種類のアーキテクチャーを開発中であるという点だ。ひとつ目はエヴァイヤで示されたカーボン筐体によるハイパーカー・アーキテクチャー。2つ目はスポーツカー・アーキテクチャーと呼ばれ、これはエミーラに使われるアルミニウム接着、ミッドシップレイアウトとなる。3つ目はエレクトリック・プレミアム・アーキテクチャー（ライフスタイルカー）で、これはSUVをはじめとする他のセグメントへの参入を実現するもの。4つ目はエレクトリック・スポーツカー・アーキテクチャーで、これは2025年に発表するブランニューのBEVスポーツカーによって姿を現す予定となっている。

最後の内燃機モデルであるエミーラがロータスファンの身近な未来として残されたことは、世界的に見れば法規制が緩く、まだガソリン車を走らせる気満々でいる日本のファンにとっては朗報といえるだろう。だがそれ以外のロータスは電動化への道を歩み始めているのである。

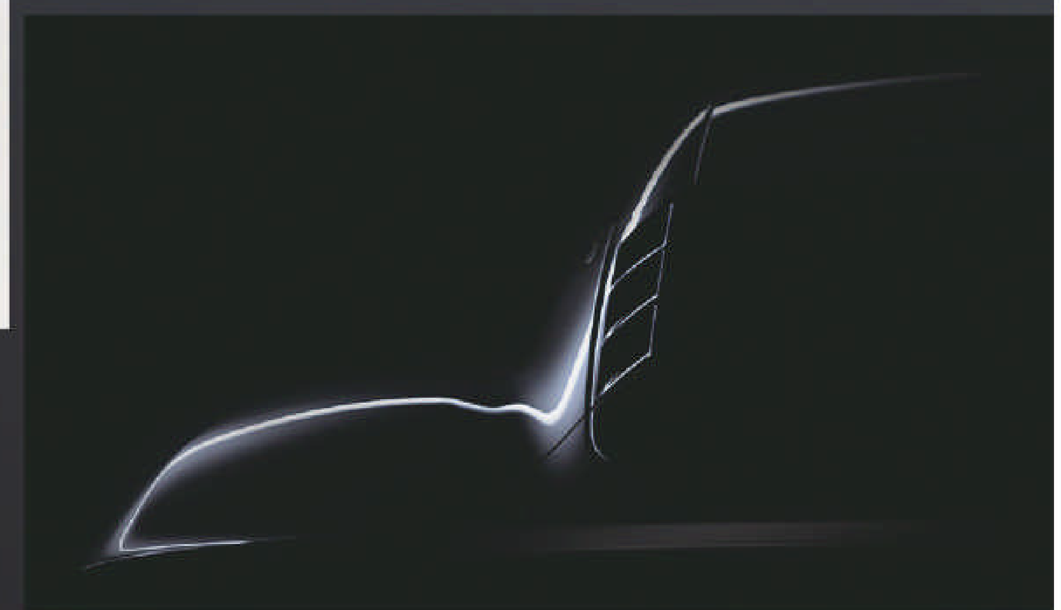
もともとロータスはいくつかの例外こそあれ、一貫して前衛的なシャシー屋であり、ロータス・エンジニアリングを通じて世界中の自動車メーカーに技術を供給するシンクタンクでもある。エヴァイヤは「2000ps」という数字のインパクトが大きすぎて「ロータスらしからぬ」といったイメージも与えたが、そのパワーを許容するシャシーさえあれば、動力源が石油由来であれ電気であれ関係はないのだ。

むしろ今回、2025年に発表されるBEVスポーツカーのバッテリーが一般的な床下ではなくドライバーの背後に搭載されるという情報にこそメイクスの本懐があると考えるべきだろう。そしてこのシャシーは、ドーバー海峡を渡りアルピーヌにも供給される予定になっている。

ロータスの計画が実を結べば、今後さらなるメーカーがロータスの技術を購入することになるかもしれない。それはパソコンの世界でいうマイクロソフトやインテルのような位置づけと同じだ。ともあれ7月6日に姿を現すエミーラこそが、ロータスの未来を占う第一歩になるだろう。



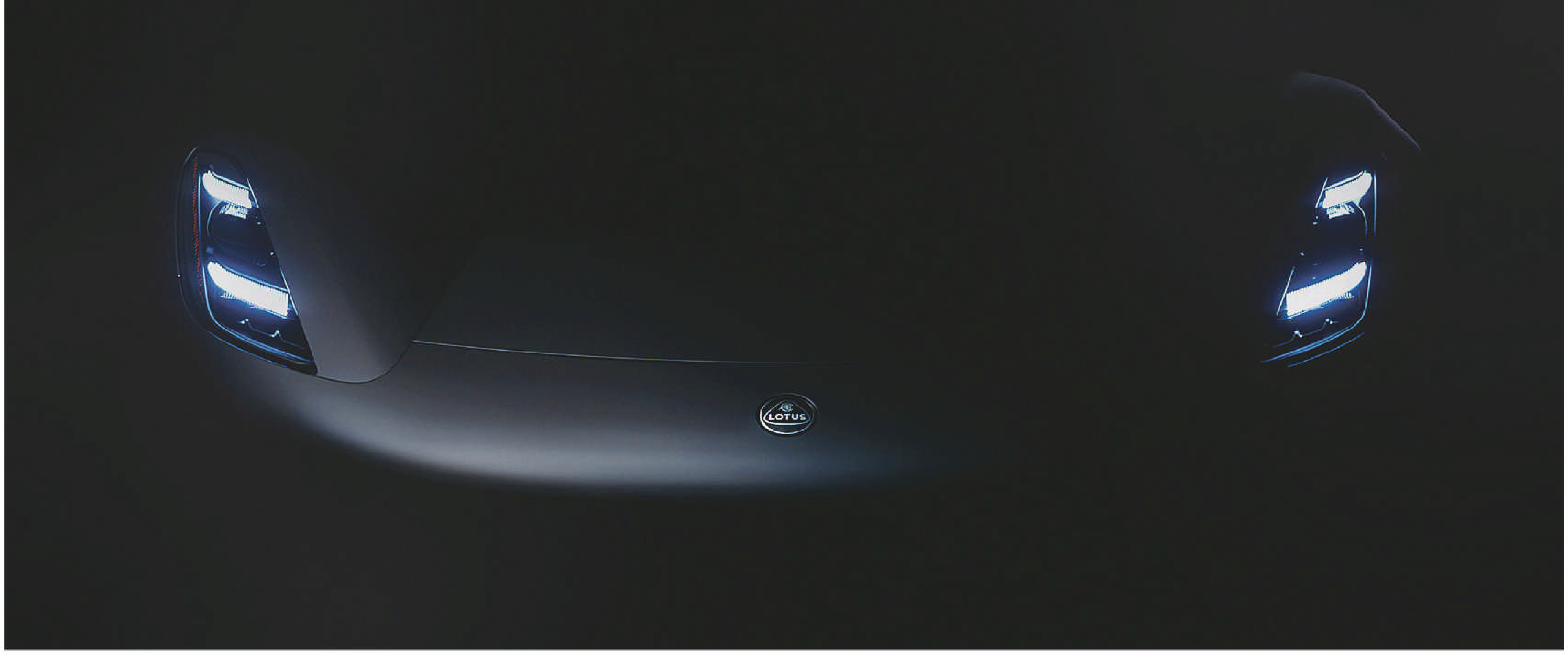
←現在4つのアーキテクチャーを開発中のロータス。写真はエヴァイヤに使われるハイパーカー・アーキテクチャーだ。



↓エミーラのリヤスタイル。張り出したフェンダーがなんともスポーティだ。



エミーラを生産するファクトリーの外観。ロータスはヘセルの本社設備に大規模な投資を行い、Vision80を実現させるべく準備を進めている。



SAN-EI
CORPORATION

EVENT

PHOTO & REPORT◉
藤原よしお（*FUJIWARA Yoshio*）

インドア・イベントに見る光明







1.787Bの快挙から30周年を祝した歴代マツダ・ル・マンカーの展示。**2.**67年にはスクーデリア・フェラーリの監督を務めたフランコ・リーニのフルヴィア・スポルト・ザガート（左）。**3.**カルロ・アバルトの反対で生産化に至らなかった幻の750GTザガート・スパイダー。**4.**新車同然のR32 GT-R。お値段2200万円！



サーキット・レースや屋外イベントは徐々に再開されつつあるものの、世界的に見ても未だ屋内での大々的なミーティングやイベントには厳しい状況が続いている。そんな中、さる4月9日から11日にかけ、千葉県幕張メッセにおいてオートモービル・カウンシル2021が開催された。

とはいえ、まん延防止等重点措置が発令される直前とあって、同時入場者数を5000人とし、プレスパスの発給も制限。また国産メーカーのブース出展が見送られたうえ、事前のSNSなどの告知も抑え気味にされるなど、色々と制約が多い中での開催となったのも事実だ。それでも前回を大きく上回る1万9780人の観客が来場したのは、6回を迎えたオートモービル・カウンシルがエンスー諸氏に定着してきたのはもちろん、こうしたイベントを多くの人々が渇望していた証とも言えるだろう。

オートモービル・カウンシルには大きく分けて、ヘリテイジカーを通じて自動車文化の歴史と魅力を伝えることを趣旨に掲げるカウンシル（＝評議会、交流会）としての側面と、国内のスペシャルショップが珠玉のヘリテイジを持ち寄るトレードショーとしての側面がある。

今回、カウンシルとしてのテーマは「マツダ、ル・マン優勝までの軌跡」と「時代を進めたラリーカーの戦闘美」の2つで、前者では1991年のル・マン優勝マシン、787Bをはじめレストアが完成したばかりの1982年型RX-7 254と1985年型737Cを展示。後者ではランチア・フルヴィア1.6HF、ストラトスHF Gr.4、ラリー037 Evo2、フィアット・アバルト131ラリー（素晴らしいヒストリーを誇る個体ばかり）を筆頭に日産とスバルが所有する歴代ラリーカーが展示されていた。

これらを至近距離で見られるだけでも十分に満足できるものだったが、さらに凄かったのは各ショップが持ち込んだ販売車両だ。その中でも白眉だったのがガレーヂ伊太利屋のブースにあった1969年型ランチア・フルヴィア・スポルト・ザガート・コンペティツィオーネ。なんというフェラーリF1チームの監督だったフランコ・リーニの愛車で、ランチアの工場に残っていたワークス用のアルミボディとエンジンを装着してデリバリーされたというヒストリーの持ち主なのだ。

他にもコレッツィオーネのブースには、製作台数2台とも4台ともいわれる幻の1957年型フィアット・アバルト750GTスパイダー・ザガート、ヴィンテージ宮田自動車には走行わずか1800㎞という新車同然の1995年型日産スカイラインGT-R（R32）が展示されるなど、量より質を優先した展示にはマニア筋の評価も高かった。

来場できない人々のためにWeb上で会場のレポートや、商談用の専用ダイヤルを設けたバーチャルモールを展開するなど様々な施策の効果もあってか、開場するや否や次々と展示車に「売約済み」の札が掲げられ、販売面でも好調だったという今年のオートモービル・カウンシル。その盛況ぶりに、コロナ禍でのインドア・イベントの在り方に光明が見えた気がした。

Automobile Council 2021



問い合わせ／Automobile Council 2021 実行委員会　https://automobile-council.com/



いわば原点回帰だ

FIRST IMPRESSION

Maserati MC20

マセラティ新時代を象徴するスーパーカーの試乗が実現した。630psを発揮する新開発V6エンジンをミッドに搭載するMC20は、強豪ひしめくこのカテゴリーにおいて新星となるのか? サーキットテストを含めて真の実力を評価する。

REPORT◉Georg KACHER　PHOTO◉Maserati SpA
TRANSLATION◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）

マセラティの新たなる象徴として登場したミッドシップスポーツカー、それがMC20である。搭載される〝ネットゥーノ〟3ℓV6ツインターボエンジンは完全な自社設計であり、同車が新時代到来を告げる重要な意味を持つことを物語る。

ネットゥーノは最高出力630ps、最大トルク730Nm。ハイライトはプレチャンバー、デュアルインジェクション、ラテラルスパークプラグの3点なので、以下順に説明しよう。プレチャンバーとは副燃焼室で混合気に点火し、その火炎を主燃焼室に伝播させることで高い燃焼効率を可能にする技術。デュアルインジェクションとは高圧の直噴と低圧のポート噴射を併用する燃料噴射機構。3番目のラテラルスパークとは副燃焼室と主燃焼室それぞれにプラグを配置するツインスパークをいう。これ以外にも2基のターボには電子制御で作動するウェイストゲートが備わり、ドライサンプ潤滑機構を採用するなどネットゥーノには見どころが多い。ちなみにネットゥーノとはローマ神話の海の神ネプチューンを指すイタリア語。海の神が手にする三つ叉の銛がマセラティのロゴになっているのはご存じの通りだ。

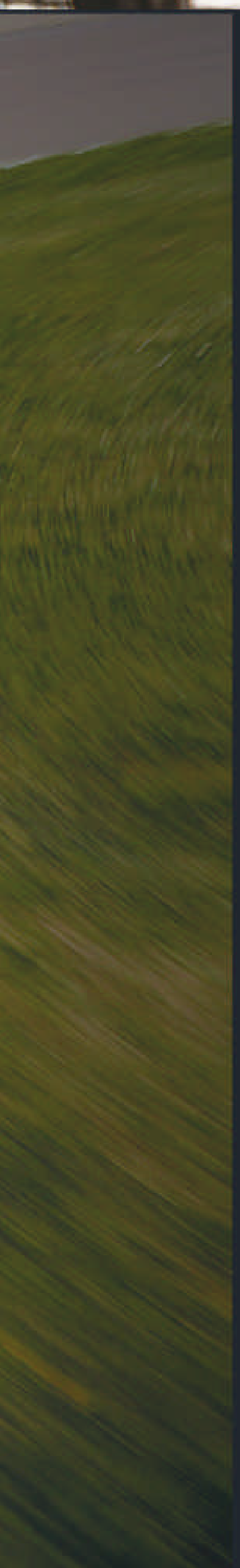


組み合わされるトランスミッションは上位2速がオーバードライブの8速DCT。AWDもRWSも可変空力デバイスも備わらないMC20は、スポーツカーの本質に関わる機能に特化している。その結果、動力性能は第一級で最高速325km／h、0→100km／h加速2・9秒、同200km／hは8・8秒を謳う。試乗車にはオプションのブレンボ製カーボンセラミックブレーキが備わり、これが適切な作動温度に達すると車重1475kgのクーペを100km／hからわずか33mの制動距離で停止させるという。

モデナを出発してパルマにいたる約80kmの行程は道幅が狭い屈曲路が続く。この地域は2012年にイタリア北部一帯を襲った地震による被害からいまだ復興せず、道路の舗装状態は荒れるに任されている。MC20のダンパーコントロールには「ソフト」と「ミッド」の選択肢があり、私はソフトモードが備わることに感謝しながらこの区間を走った。

それにしてもMC20は異様に大きく感じる。感じるだけではない。実際、大柄なのだ。全幅1965mmはS400dより35mm広く、4669mmの全長はコルベット2LTより39mm長く、2700mmのホイールベースはF8トリブートより50mm長い。この大柄なボディを慎重に運転しながら1時間ほど走ると、周囲の交通量が徐々に減り、気づけば緩やかに起伏する緑の丘陵地帯に達していた。その頃には私もMC20に大分慣れたこともあって、モデナの技術陣が目指した美点を実感するようになった。今やどれほど曲率のきついカーブでも必ずクリッピングポイントを捉えられるし、多少短くても直線では高回転まで回せるようになり、その間、1回多くシフトアップする余裕すら





強烈な加速力とストッピングパワー——これが病みつきになるほど魅力的だ。

生まれた。強烈な加速力とストッピングパワーの連続は病みつきになるほど魅力的で、私はあやうく陶酔状態の一歩手前で我に返った。

　安定した旋回姿勢としなやかな路面追従性はMC20のようなスーパースポーツではフルマークを達すべき必須項目だ。だが舗装路では十分しなやかな身のこなしを見せるものの、荒れた2級道では道幅を勘案した走り方に徹する必要がある。前後ダブルウイッシュボーンのサスペンションはキャンバー変化をミニマムに抑える代わりに、制動時とターンインの際に、ある程度トーインに柔軟性を持たせた設計をされている。

　平滑なターマックではダンパーとスプリングの共同作業は申し分ない。しかし曲率が様々に異なるコーナーの連続にややオーバースピードで飛び込み、強くブレーキを踏むとピッチとロールの間でせめぎ合いが始まる。それまでのライントレース性が破綻しかけていることがステアリングだけでなく、シートとフロアからも感じ取れる。それまでのしなやかな動きに気をよくして路面状態の悪い屈曲路で不用意にスピードを上げると、進路から逸れがちになることは頭に入れておいた方がいいだろう。

コルサを選ぶといい

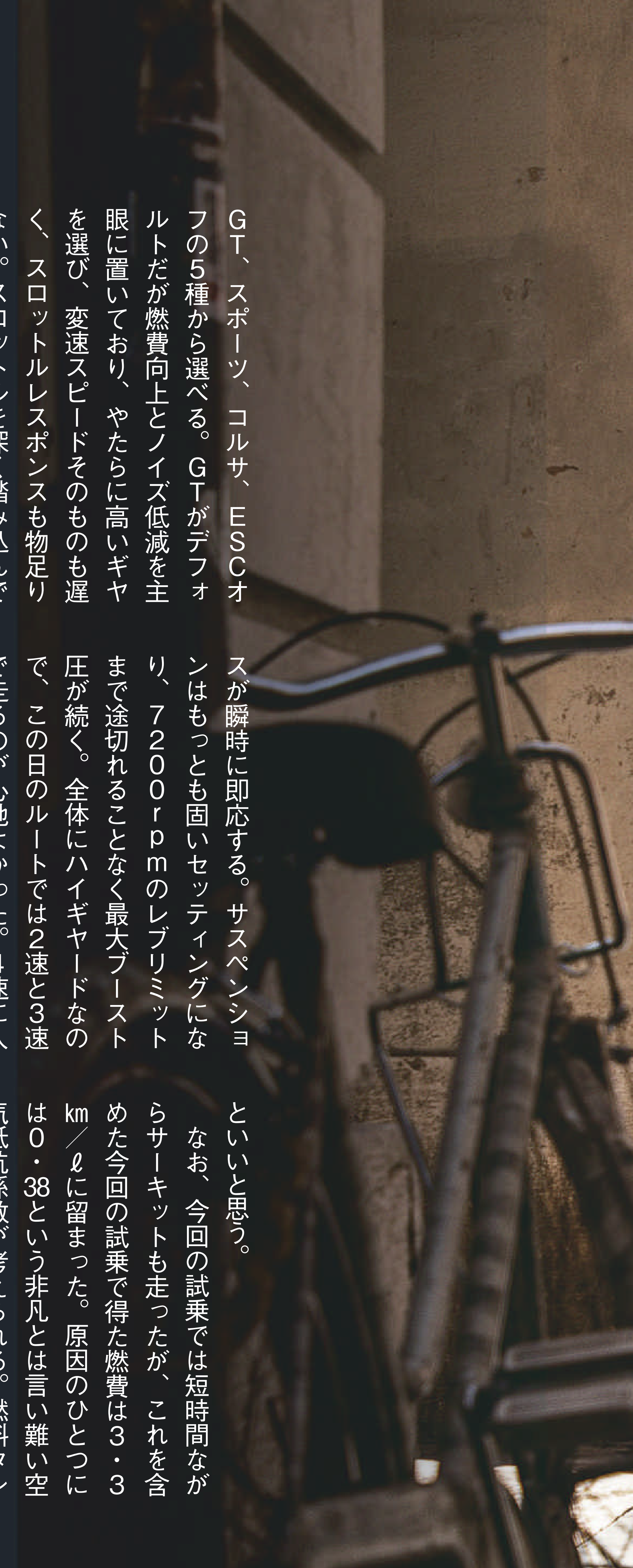
　ドライビングモードはウエット、



スーパースポーツカーの象徴ともいえるバタフライ式ドアを採用する。乗降性と見た目を両立する優れた設計だ。



マセラティ渾身の新開発3ℓV6ツインターボエンジン。3ℓエンジンの中で最高峰レベルとなる最高出力630ps、最大トルク730Nmを発揮する。



GT、スポーツ、コルサ、ESCオフの5種から選べる。GTがデフォルトだが燃費向上とノイズ低減を主眼に置いており、やたらに高いギヤを選び、変速スピードそのものも遅く、スロットルレスポンスも物足りない。スロットルを深く踏み込んでも、すぐさまシフトダウンしないためタイミングを逸する。そんなわけで市街路を走るにもスポーツの方がずっとフラストレーションを感じずに済む。そしてMC20の限界を探ろうと思ったら、これはもうコルサを選ぶしかない。

コルサではドライバーの入力に対して、いかなる場合でもギヤボックスが瞬時に即応する。サスペンションはもっとも固いセッティングになり、7200rpmのレブリミットまで途切れることなく最大ブースト圧が続く。全体にハイギヤードなので、この日のルートでは2速と3速で走るのが心地よかった。4速に入るのはやや長い直線のみだ。変速が電光石火なのに加えてステアリングは正確無比で、前輪の挙動を漏れなく伝えて来る。ただしステアリングの切れ角が大きい方ではないため、進入スピードには注意を要する。

個人的には今のGTとウエットモードはスパイス不足の感を否めず、近い将来登場するといわれる一層スポーティなモデルには、コルサとESCオフの中間の「レースモード」が備わるといいと思う。

なお、今回の試乗では短時間ながらサーキットも走ったが、これを含めた今回の試乗で得た燃費は3・3km／ℓに留まった。原因のひとつには0・38という非凡とは言い難い空気抵抗係数が考えられる。燃料タンク容量は名目的な60ℓに過ぎず、荷室容量も前後合わせて150ℓしかないため、実用性を重視したパッケージングと呼ぶには無理がある。

ともあれMC20はビークルダイナミクスに関するあらゆる項目でスイートスポットを突いたスーパースポーツだ。これから一層ハードコアに成長すると思われるが、その余地は十分残している。未完の大器――将来の期待を込めて、これを今回の試乗の結論とする。







シンプルで運転に集中できるコクピット。ドライブモードはセンタコーンソール先頭にある大型ダイヤルで選択できる。ステアリング裏にあるカーボン製シフトパドルがレーシーだ。



Maserati MC20

SPECIFICATIONS マセラティMC20

■ボディサイズ：全長4669×全幅1965×全高1221mm　ホイールベース：2700mm　■車両重量：1475kg　■エンジン：V型6気筒DOHCツインターボ　ボア×ストローク：88×82mm　総排気量：3000cc　最高出力：463kW（630ps）／7500rpm　最大トルク：730Nm（74.4kgm）／3000〜5500rpm　■トランスミッション：8速DCT　■駆動方式：RWD　■サスペンション形式：Ⓕ＆Ⓡダブルウイッシュボーン　■ブレーキ：Ⓕ＆Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ：Ⓕ245/35ZR20 Ⓡ305/30ZR20　■パフォーマンス　最高速度：325km/h以上　0→100km/h加速：2.9秒　■環境性能（WLTC）　燃料消費率：11.6ℓ/100km

問い合わせ／マセラティコールセンター
0120-965-120　http://www.maserati.co.jp/



FERRARI
LIMITED
EDITION

Ferrari 812 Competizione

9500rpmの咆哮

フェラーリからV12エンジンを搭載した限定モデルが登場した。812スーパーファストをベースとしてパワーを18psアップの830ps、同時に38kgの軽量化を実現。エアロダイナミクスも徹底的に煮詰められたこの1台は、フェラリスタの垂涎の的となることだろう。

REPORT◉山崎元裕（*YAMAZAKI Motohiro*）
PHOTO◉Ferrari SpA

かねてから噂になっていた、フェラーリ812スーパーファストをベースとしたスペチアーレ「812コンペティツィオーネ」がマラネッロでワールドプレミアされた。

事前にティザー画像が公開されていたことなどから、それはプランどおりのスケジュールというのが第一印象だったが、さらにフェラーリのカスタマーやファンを驚かせたのは、同時にオープン仕様の812GTSがベースの「812コンペティツィオーネA」も同時に初公開されたことだ。車名の末尾に添えられるAの文字が、イタリア語でアペルタ=オープンを示すものであることは、フェラーリのファンにはすでにお馴染みのことだろう。

車名が物語るように、これまでの812スーパーファストから、さらに戦闘的にその姿を変貌させたコンペティツィオーネの詳細を確認していくことにしよう。

ボディにはエアロダイナミクスを向上させるために、さまざまな改良が加えられたが、その中でも最も大きな変化はウインドウを含めたリヤセクションを大きく包み込む1枚仕上げのアルミニウム製パネルだろう。このリヤパネルには3対のボルテッ



フロント周りはヘッドライト以外、812スーパーファストとは大きく異なる。ボンネットのカーボン製ブレードはエンジンルームの排気口を兼ねている。

クスジェネレーターが設けられている。後端のリヤスポイラーはさらに高くなりリヤフェンダーと一体化され、ボディ下面ではエアが理想的な流れに整流された後に、ディフューザーから排出される仕組みだ。ダウンフォースは812スーパーファストに対して80kg増加しているという。

フロントのボンネット上には、コンペティツィオーネ、コンペティツィオーネAともにボディの左右を貫くCFRP製のブレードが装着されており、これはそもそもボンネット上にあったエアアウトレット機能を兼ね、その効率も大幅に高めている。クラッシック・フェラーリに興味のあるエンスージアストにとっては、250GTOのような往年のレーシングマシンのカラーリングに思いを馳せることもできるはずだ。



812スーパーファストを受け継ぐインテリアは随所にカーボンを使用して軽量化を図る。センターコンソール周りはデザインが一新された。



フロントに搭載されるエンジンは6・5ℓのV型12気筒自然吸気。排気量は、いずれのモデルもこれまでのスーパーファストから変化はないものの、最高出力は830ps／9250rpm、最大トルクは692Nm／7000rpmと、スーパーファスト比で最高出力はさらに30psのアドバンテージを得ることになった。驚異的なのはその発生回転数の9000rpmという数字で、さらにレブリミットは9500rpmに設定されている。これはコンロッドやピストン、クランクシャフト、バルブトレインなど、エンジンの主要コンポーネンツを改良した結果であるとフェラーリは説明している。

組み合わせられる変速機は7速のF1DCTだ。環境性能を引き上げるためのHELEシステムにもさらなる改良が加えられているのも大きな話題。HELEモードを使用した時には、アイドリングストップやエンジンマップが排気ガスの排出量をより低減させるよう機能する。

ビークルダイナミクスの進化も著しい。独立4輪ステアリングの初採用や、SSC（サイド・スリップ・コントロール）システムの第7世代への進化。コンペティツィオーネ専用となるミシュラン製カップ2Rタイヤの装着などは、その代表的な例といえるだろう。ちなみにタイヤサイズはフロントが275／35ZR20、リヤが315／35ZR20となる。左右独立型となった後輪操舵システムは、後輪を同調制御するのではなく、左右個別に制御するものだ。

軽量化に関しても、812コンペティツィオーネのデータはスーパーファストと比較して38kg減。0→100km／hは2・85秒へと短縮され、0→200km／hも7・5秒に。最高速は340km／hに達する。コンペティツィオーネは999台、同Aは549台のみが限定生産される予定。はたしてこの限定車が、最後のV12自然吸気モデルとなるのか。もしそうならば、その重要度はさらに高くなってくる。



リヤウインドウはなく、一体成形のアルミパネルとなる。ここに刻まれるボルテックス・ジェネレーターはリヤダウンフォース増加の10％を占め、視覚的なアクセントにもなっている。

SPECIFICATIONS

フェラーリ812コンペティツィオーネ

■ボディサイズ：全長4696×全幅1971×全高1276㎜ ホイールベース：2720㎜ ■乾燥重量：1487kg ■エンジン：V型12気筒DOHC 総排気量：6496cc 最高出力：610kW（830ps）／9250rpm 最大トルク：692Nm（86.7kgm）／7000rpm ■トランスミッション：7速DCT ■駆動方式：RWD ■サスペンション形式：Ⓕ&Ⓡダブルウイッシュボーン ■ブレーキ：Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク（カーボンセラミック） ■タイヤサイズ：Ⓕ275/35ZR20 Ⓡ315/35ZR20 ■パフォーマンス 0→100km/h加速：2.85秒 最高速度：340km/h

↓オープンボディの「A（アペルタ）」は乗員後部にブリッジが設けられてダウンフォースを高める。ディフューザーはボディ幅いっぱいに拡張され、長方形エンドパイプは極端に両端に位置する。



オフィシャルサイト／フェラーリ・ジャパン http://www.ferrari.com/ja_jp/

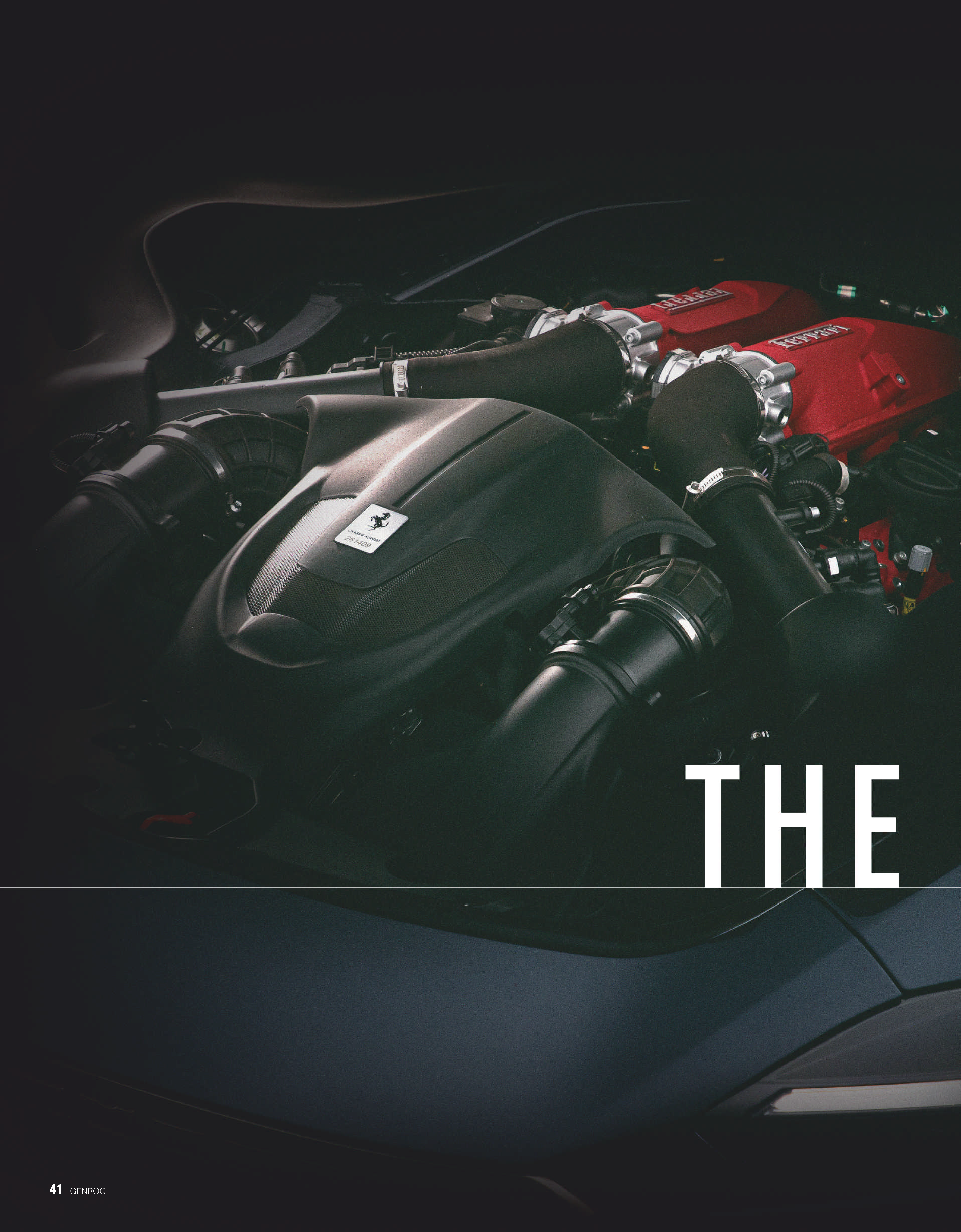


熱き心臓が生む協奏曲

FERRARI V8

フェラーリのイメージリーダーがＶ１２エンジンであることは昔も今も変わりない。しかし、プロダクトの中心を担うのはＶ８エンジンだ。１９７３年の３０８ＧＴ４に始まるフェラーリＶ８は、それから半世紀以上常にラインナップの中心にあり、高い人気を維持し続けている。そして今、Ｖ８はツインターボ化されてミッドシップとＦＲの複数車種に搭載されており、それぞれの個性も多彩だ。いつの時代も憧れであり、スーパースポーツの指針であるフェラーリＶ８マシン。その魅力と実力を検証しよう。

PHOTO◉平野　陽（*HIRANO Akio*）



THE


習志野301
や24-06



THE FERRARI V8

極まる柔と剛

Ferrari Portofino M

フェラーリ初のV8FRクーペカブリオレとして2009年に登場したカリフォルニア。その後2017年に後継車のポルトフィーノへと生まれ変わった。そして今、その進化版であるポルトフィーノMの登場である。V8ツインターボは620psへとグレードアップし、新たに8速DCTも組み合わされた。"最も身近なフェラーリ"の感触を早速確かめよう。

REPORT◉永田元輔(*NAGATA Gensuke*)　PHOTO◉小林邦寿(*KOABYASHI Kunihisa*)



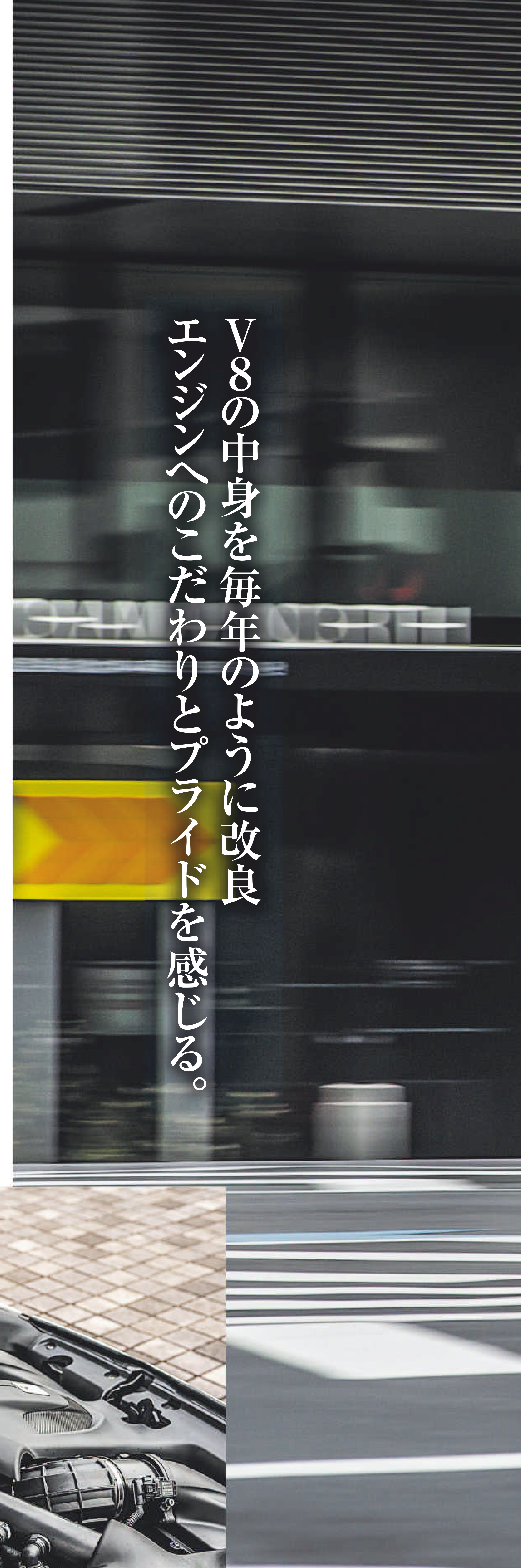
Ferrari Portofino M

クルマのことをよく知らない人でさえ認識している頂点のブランド。フェラーリとはそういう存在だ。その地位は一朝一夕には手に入らない価値あるモノだが、裏返せば「近付き難い」というイメージを持たれてしまう面もあるのは否めない。２００９年に発売されたカリフォルニアは、そんなフェラーリへの心理的な敷居を下げ、幅広いオーナーに間口を開いた。Ｖ８エンジンでＦＲ、流麗なスタイルのクーペカブリオレ、快適性も重視したシャシーセッティング、狭いながら後席も備えた実用性の高さなど、カリフォルニアが示した「日常域で楽しむフェラーリ」は多くの人に受け入れられた。フェラーリは昔からＧＴ的マシンをラインナップしてきたが、カリフォルニアは価格的にも（フェラーリの中では）求めやすかったことも、人気を呼んだ要因だろう。

カリフォルニアは14年にダウンサイズターボを初搭載したカリフォルニアＴへと進化し、さらに17年には後継車のポルトフィーノが誕生する。そして今回、日本に初上陸したのがその進化版となるポルトフィーノＭだ。Ｍはモディフィカータ（モディファイ）を表し、過去にもフェラーリが使用してきた称号。このようにファンの心をくすぐるフレーズを用いるのも、伝統と人気のあるブランドだからこそ為せる技だ。

登場からおよそ3年でのビッグマイナーチェンジとなるが、その背景には兄弟であるローマの存在が大きい。今回ポルトフィーノＭに搭載されたエンジンやトランスミッションなどはローマのそれと同様であり、ＧＰＦ（ガソリン・パーティキュレート・フィルター）を採用してユーロ６ｄに適合した最新Ｖ８ユニットである。もちろん環境性能を満たしただけでなく、性能もしっかりと上





V8の中身を毎年のように改良 エンジンへのこだわりとプライドを感じる。

げてきているのは当然だ。3・9ℓのV8ツインターボはタービンにスピードセンサーを追加、速度マージンを最小化することで1分あたりの最高回転数が5000rpm向上。また吸排気バルブを中空にして軽量化しバルブリフトを1㎜アップさせ、燃焼速度の向上やシリンダー内流動を改善、パワーやレスポンスのアップとGPFの影響を相殺している。性能はポルトフィーノより20psアップの620ps、トルクは変わらずの760㎚。ターボエンジンは性能の差を付けるのがNAよりも遥かに楽なはずだが、フェラーリはこのV8ツインターボを毎年のようにモデルに合わせて細かく中身を改良している。こんなところに、フェラーリのエンジンに対するこだわりとプライドが感じられる。

トランスミッションは従来の7速から8速へと進化。この8速DCTも最高入力速度が9500rpmから1万rpmに、最大入力トルクは750㎚から900㎚に、インプットシャフト高が30㎜下がって重量は6kg軽量化、ギヤチェンジ速度も短縮するなど、単に段数が増えただけではない。

エクステリアは前後バンパーを一新。フロント両脇のエアインテーク





フロントバンパーとリヤディフューザー周りが一新された。よりダイナミックな造形となり、エアロダイナミクスも向上している。



↑バルブリフト量アップやターボチャージャー速度センサー導入などで、従来比20psアップとなる620psを実現した3.9ℓのV8ツインターボエンジン。



←新デザインの20インチ鍛造ホイールを用意。ブレーキはカーボンセラミックローターが備わる。フロントフェンダーのダクトがバンパーまで伸びるデザインとなっている。



がよりダイナミックな形状となり、ボディサイドのエアアウトレットと一体感のあるスリットも追加された。インテリアはポルトフィーノから大きな変化はない。ローマやF8トリブートなどはフルデジタルのメーターやタッチスイッチ式ステアリングを採用しているのでひと世代前という感じはあるが、逆にアナログメーターがある方が好みという声も多いはず。ボク自身、ローマよりもポルトフィーノMの方が各部の操作に戸惑わずに済んだのは本当だし、タコメーターが針というのは昭和世代にはやはり嬉しいものがある。

今回の試乗ステージは横浜市内。ポルトフィーノMの性格を考えれば峠やサーキットよりもふさわしいだろう。事実、走り出してまず感じたのはそのスムーズさと快適さだった。スタートから加速していってもギヤチェンジは完全にシームレスでショックはほぼ皆無。路面は決して綺麗な状態ばかりではなかったが、乗り心地も非常に快適だ。フロントサスペンションのスプリングはローマと同じだがダンパーのセッティングが異なる、という説明があったが、ややゴツゴツとした印象もあるローマに比べると明らかに細かな振動を滑らかに吸収してくれる。その分、リヤは振動の収束がやや遅れる感じもあるが、これはカブリオレというボディ形態が影響しているのだろう。いずれにしても街中での上品さはサルーンにも引けを取らないレベルだ。

加速していくと、8速DCTはポンポンとシフトアップしてすぐに7速あたりに到達してしまう。当然エンジン回転は1500rpmくらい、というレベルなのだが、F154ユニットは坦々と必用なパワーとトル

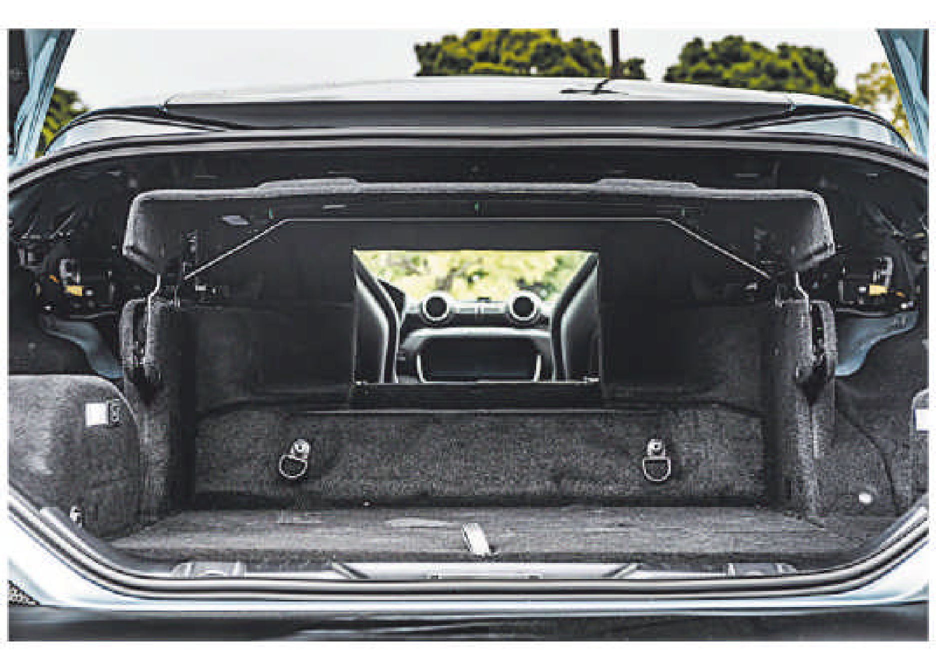


インパネ周りのデザインはポルトフィーノから大きな変化はないが、マネッティーノが5ポジションに増えている。





シートにはネックウォーマーが設定され、冬のオープン走行が快適になった。リヤシートは荷物置きとしても有益だし、背もたれを倒してトランクスルーも可能。



バンパーレベルから開くラゲッジスペースは292ℓという広さを持つ。オープン時にルーフを収納するときは若干狭くなる。





官能的な音を全身で浴びる これはオープンカーの特権だ。

THE FERRARI V_8

Ferrari Portofino M

クを供給する。低回転域での扱いやすさはとても7500rpmで620psを絞り出すエンジンとは思えないほどで、そこから僅かに右足に力を込めれば瞬時に力強くクルマを前に押し出す。このフレキシブルさ、GTカーには最高のエンジンだ。

首都高速に入り、速度を上げるとポルトフィーノ Mはまた違う一面を見せてくれた。エンジンサウンドは2レベルほど甲高くなり、官能的な音を響かせる。これを全身で浴びることができるのはオープンカーの特権だ。パドルシフトによるギヤのアップダウンは電光石火、エンジンは右足の㎜単位の動きにも瞬時に反応する。これが本当にターボか、と思ってしまうほどで、つい無駄にギヤチェンジを繰り返してしまう。空いたトンネルに入ったところでちょっとアクセルを強めに踏んでみたら、ターボラグなど一切なしのレスポンスと強烈な加速、そして何より響き渡る甲高いエキゾーストノートに思わず笑顔になってしまった。

快適なGTであり本格スポーツマシン。マネッティーノにレースモードが追加されたことが表すように、ポルトフィーノはMになってその柔と剛の振れ幅をさらに大きくしてきた。これこそ、フェラーリロードカーのひとつの理想の形なのだろう。

SPECIFICATIONS フェラーリ・ポルトフィーノM

■ボディサイズ:全長4594×全幅1938×全高1318㎜　ホイールベース:2670㎜　■乾燥重量:1545kg　■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ　総排気量:3855cc　最高出力:456kW(620ps)／5750～7500rpm　最大トルク:760Nm(86.7kgm)／3000～5750rpm　■トランスミッション:8速DCT　■駆動方式:RWD　■サスペンション形式:Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク　■ブレーキ:Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック)　■タイヤサイズ:Ⓕ245/35ZR20 Ⓡ285/35ZR20　■パフォーマンス　0→100km/h加速:3.45秒　最高速度:320km/h　■価格:2737万円



最新のADASがオプションで装着できるようになった。ACCや自動緊急ブレーキ、レーンデパーチャーウォーニングなど6つの安全支援機能を持つ。

オフィシャルサイト／フェラーリ・ジャパン　http://www.ferrari.com/ja_jp/



THE FERRARI V8

世代を超えて

**現代フェラーリのスポーツ性の象徴であるV8ミッドシップ。
その運動性能はF8トリブートで集大成ともいえる総括を見た。
そこで、これまでに登場した3世代のV8ミッドシップを一堂に集めて
自然吸気、ターボも含めて個々の持ち味を再検証した。**

REPORT◉渡辺敏史（*WATANABE Toshifumi*）
PHOTO◉小林邦寿（*KOABYASHI Kunihisa*）
COOPERATION◉レーシングサービスディノ

458 Italia
488 GTB



Ferrari F8 Spider





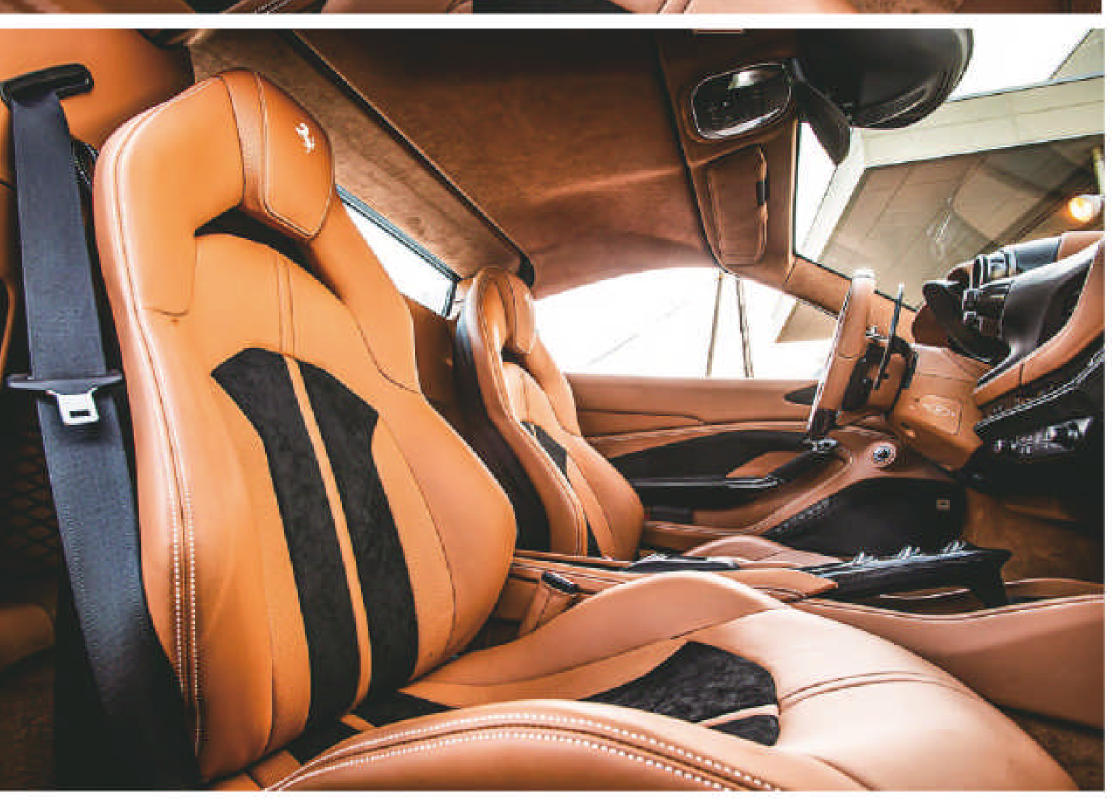


F8 Spider

最新世代のV8ミッドシップスーパースポーツ。テスト車はスパイダーモデル。最高出力720ps、最大トルク770Nmは488ピスタと同値。エアロダイナミクスもピスタ譲りのSダクトなどを備えて、走りとともに快適性まで全方位に性能を高めた。

圧倒的な高性能はエンジンのみならずエアロダイナミクスからも発揮される。





1960年代後半にデビューしたディーノ206からの流れを汲んで75年に誕生した308は、扱いやすいコンパクトな体躯に加え、フェラーリとしては手頃な価格も手伝って、歴史的なヒット作となる。

V8ミッドシップ・2シータースポーツ。今や世界のスーパースポーツたちが倣いながらも個性を競う、このカテゴリーがフェラーリのビジネス面での屋台骨を支える存在として確立されたのはこの時だ。

以降、90年代にはエンジンの縦置き化、2000年代には車台のアルミ化とメカニズム面で重要なターニングポイントを迎えながら、V8ミッドシップ・フェラーリの歴史は09年に発表された458イタリアへと託された。

その後の488GTB、そして現在のF8トリブートへと続くモデルたちのアーキテクチャーは、458イタリアのそれをベースとしている。

308から328へ、348から355へ、そして360から430へと2代ごとにアーキテクチャーが全刷新されてきた慣習とは一線を画することとなったわけだ。

ちなみに458イタリアからF8トリブートに至る間には、150ps／230㎚と乗用車1台ぶんにも相当するアウトプットが積み増されているわけで、裏返せばそれは458イタリアのシャシーの素性の良さを示すエピソードともいえるだろう。

その458イタリアのシャシーは360モデナから続くアルミスペースフレーム構造ではあるものの設計はまったく新しいものとなり、高負荷部位にはキャスティングパーツを大胆に採用、押出材などを効果的に組み合わせることでF430比で15%の捻れ剛性向上を果たしながら、同じくF430比で70kgという大胆な軽量化の一助を果たした。

搭載されるV8自然吸気エンジン

右から458イタリア、488GTB、F8スパイダー。リヤのスタイリングは世代によって異なる。458の3本出しエキゾーストパイプは今見ても新鮮に感じる。













488 GTB

現在主力エンジンの3.9ℓ V8ツインターボを搭載する488GTB。登場してすぐは自然吸気でないことに対して反発を感じたフェラリスタも多かったが、現在は高出力でありながら低回転域も扱いやすいことで高い人気を維持している。

その驚速を冷静に見つめていられるのは賢い電子制御があってのこと——。

は、マセラティやアルファロメオにも供給されたティーポ136系の集大成ともいえるF136FB型だ。F430に搭載されたF136E型のストローク側を4㎜伸ばして4・5ℓ&直噴化。80ps増となった570psをレッドゾーンの9000rpmでマークする。さらに458スペチアーレではパワーが605psにも達したが、レブリミットは9000rpmと変わらない。これに組み合わせられるミッションはゲトラグとの共同開発なる7速DCTとなる。

0→100㎞/hは3・4秒、最高速は325㎞/hと、当時破格の動力性能を誇った458イタリア、その走りを支えたのはピニンファリ

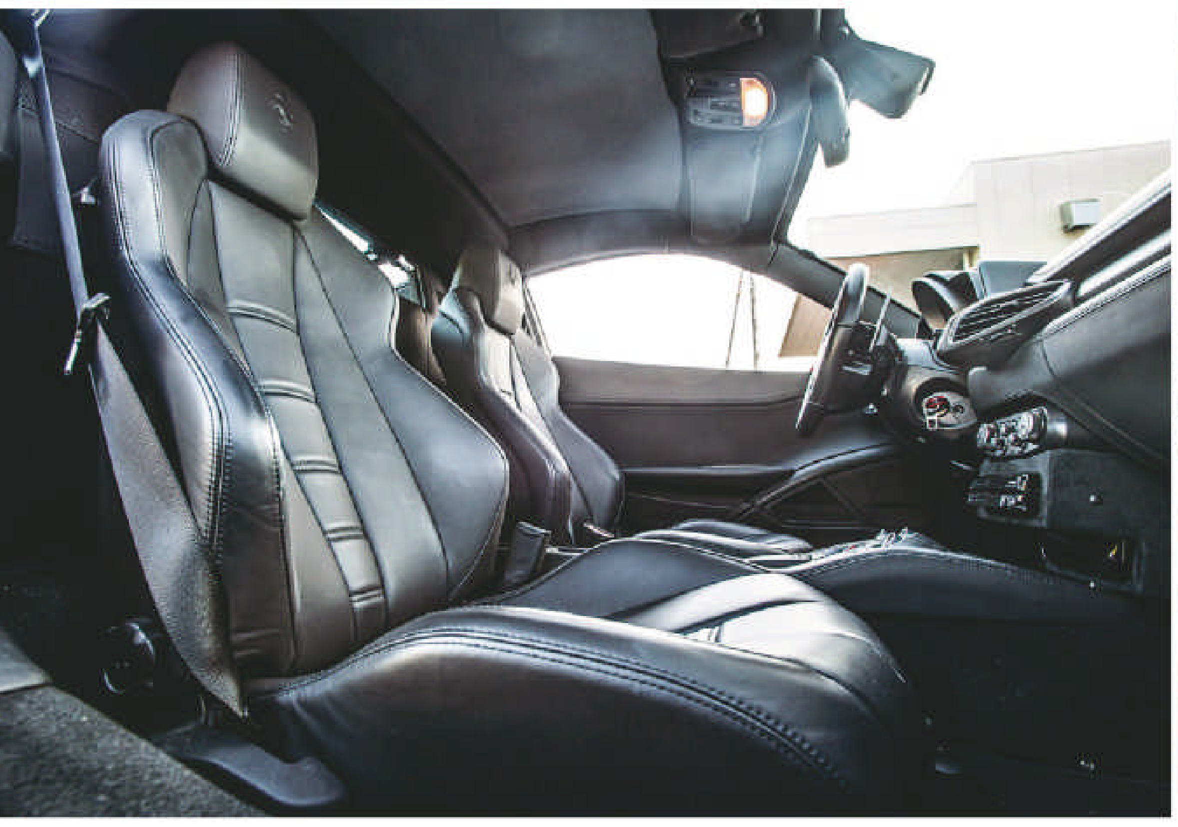














458 Italia

未だに色褪せることのない魅力を放つ458イタリア。もちろん9000rpmで最高出力を発揮する4.5ℓV8自然吸気エンジンも大事だが、そのハンドリングや、見るからに低重心のスタイリングもまたその重力を維持する重要な要素だろう。

ーナの提示したモードに織り込まれた巧みなエアロダイナミクスのディテールだ。ヘッドライト脇のインレットやチムニー、導風の抵抗による変形でグリル起因の空気抵抗を減らす弾性素材のウイングレット、エキゾーストエンドを中央に束ねることで大型化を果たしたディフューザーや尾灯脇のダクトなど、空力と冷却のマネジメントについては数々の新しい試みが施された。

この458イタリアの後を受けて15年に登場した488GTB、その最大のトピックはストラダーレとしては208シリーズ以来、スペチアーレとしてはF40以来となるV8ターボユニットの採用だろう。F154CB型はボア径86・5㎜、同径のボアを持つファミリーとしてマセラティやアルファロメオのユニットも名を連ねるが、中身は当然ながらまったくの別物だ。3・9ℓと排気量は小さくなっているがツインターボ化によりアウトプットは670ps／760㎚と一気に跳ね上がり、0→100㎞／hは3秒、最高速は330㎞／hをマークするに至った。また、エキゾーストエンドを上方に追いやることでリヤまわりのディフューザー面積を拡大させたほか、ブロウンスポイラーを採用するなど、458スペチアーレで採られた空力的知見が反映されているのも特徴だ。

そしてF8トリブートは、458イタリアが掲げたエアロダイナミクスを大胆に性能化させながら、フェラーリらしい存在感と両立させるという趣旨を最大化したモデルだ。488ピスタで採用されたフロントのSダクトやホイールハウスの空気の滞留を抜くエアガイド、リヤスポイラー両端のダイナミックエアインテークなど、GTカテゴリーでのレース活動で培ったノウハウもデザインに綺麗にインテグレートされている。488GTBの流れを汲むF154CGユニットはユーロ6d規制に対応するなど環境性能を向上させながらも720ps／770㎚を発揮、0→100㎞／hは2・9秒、最高速は340㎞／hに到達した。

理屈抜きに昂ぶらせる

今回、458イタリアと488GTBの試乗車を提供してくれたRSデイノによると、この世代のV8ミッドシップ・フェラーリは信頼性的には安定しており、登場から12年近くが経つ458イタリアでさえ重整備的なトラブルは皆無、DCTのクラッチ交換もゼロで、特筆するような持病は現状見当たらないという。

F8トリブートも488GTBも体験した挙げ句の458イタリア。試乗するとまず思い知らされるのはやはりパワートレインの線の細さだ。登場当時は遂に体が速さについていかないストラダーレが登場したかと引導を渡された心持ちになったが、ターボ化に伴うパワーインフレのお





F8 Spider

458 Italia

ヒリヒリするほどの躍動感と安堵感——その絶妙なバランスこそ3台の核心だ。

かげですっかり冷静にその速さを見つめていられる。もちろん、そんな図々しい態度が取れるのも賢い電子制御があってのことだ。

比べれば488GTBは明らかにひと回りは速い。もうこの域になると全開では2速、3速と件の電子制御の介入も間に合わず怒涛のパワーがタイヤを掻きむしる。それのみならず極低回転域でのフレキシビリティや低中回転域のトルクの太さ、ツキの良さでも458イタリアを上回り、ターボの癖は微塵も感じさせない。そして今回は時程の関係でスパイダーが用意されたF8は、488GTBに対してはっきりと上乗せされているのは50psぶんの力感よりも、摺動部品の軽量化による吹け上がりのシャープネスであることもわかる。

が、それにも増して458イタリアは吹け上がりがエッジィだ。ムービングパーツが芯を食っていくと共に9000rpmまで天井知らずに伸びゆくパワーや高まるサウンドは、理屈抜きにクルマ好きの心を昂らせる。日々アップデートされるライバルとのバトルに明け暮れる必要もなくなったこのV8は、フェラーリへの想いをマイペースで託すに相応しいものだと思う。

僅かな不感帯からゲインがグッと強く立ち上がり、スパッと鋭く平行移動的に旋回へと斬り込んでいく。F430から大きくカミソリ感を高めた458の操舵感触は、後の488GTBやF8でも共有されている。しかし年次が増すごとによりクイック&ステイブルに感じるのは、車体の熟成や剛性向上、ダンパーやタイヤなど構成品のアップデートなど影響していることは間違いない。

それ以上に大きく進化の跡を感じるのはやはりエレキものだ。F8に搭載される最新のサイドスリップコントロール6・1やFDE+といった電子制御は、E-Diffとの連携によってドリフトコントロールも容認する一方で、然るべきモードではしっかりとドライバーをカバーする包容力も兼ね備えている。マネッティーノによって設定されるそのカバレッジは、やはり年次が若いほど奥方に至るまで巧みでかつ応答感もきめ細かい。スポーツドライビングのレベルでいえば齢は正直で、F8ほどの超絶体験を叶えてくれるクルマはそうはないだろう。

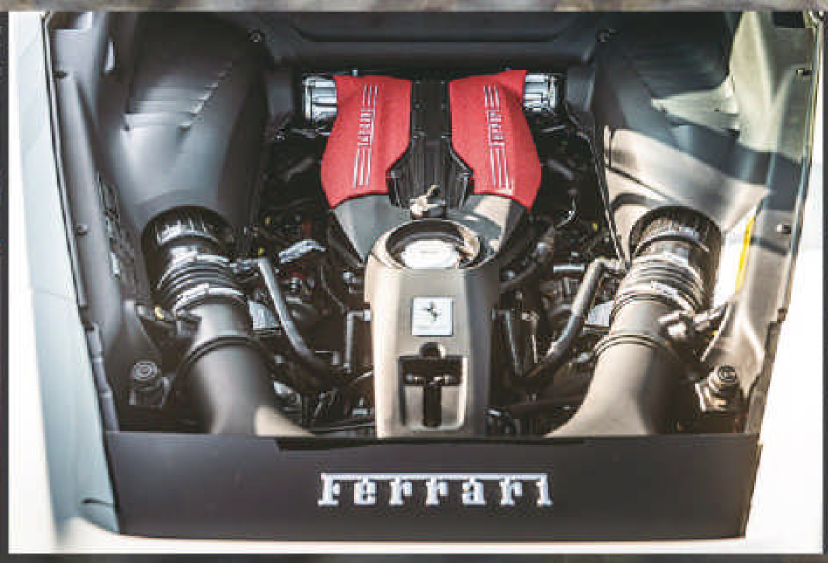
そして専有路での試乗となった今回、改めて感心させられたのはミッドシップにしてピーキーさを極力排したこのアーキテクチャーの受容性の高さだ。ヒリヒリするほどの躍動感とやんわり走り続けられる安堵感、そのバランスが2650㎜という絶妙なホイールベースの間に込められてきた。現行のF8も、その先のSF90に至ってもV8ミッドシップのダイナミクスを受け止める、果たして、それは彼らにとってのマジックナンバーなのかもしれない。



Ferrari 488 GTB

SPECIFICATIONS







モデル名	458イタリア	488GTB	F8スパイダー
■ボディ			
全長(mm)	4527	4568	4611
全幅(mm)	1937	1952	1979
全高(mm)	1213	←	1206
ホイールベース(mm)	2650	←	←
トレッド Ⓕ(mm)	1672	1679	1677
Ⓡ(mm)	1606	1647	1646
乾燥重量(kg)	1380	1370	1400
■パワートレイン			
エンジン形式	V型8気筒DOHC	V型8気筒DOHCツインターボ	←
総排気量(cc)	4497	3902	←
ボア×ストローク(mm)	94×81	86.5×83	←
圧縮比	12.5:1	9.4:1	9.6:1
最高出力	419kW(570ps)/9000rpm	492kW(670ps)/8000rpm	530kW(720ps)/8000rpm
最大トルク	540Nm(55.1kgm)/6000rpm	760Nm(77.5kgm)/3000rpm	770Nm(78.5kgm)/3250rpm
■トランスミッション			
タイプ	7速DCT	←	←
駆動方式	RWD	←	←
■サスペンション			
フロント	ダブルウイッシュボーン	←	←
リヤ	マルチリンク	←	←
■ブレーキ			
形式	ベンチレーテッドディスク	←	←
ディスク径 Ⓕ(mm)	—	398	←
Ⓡ(mm)	—	360	←
■タイヤ&ホイール			
フロント	235/35ZR20(8.5J)	245/35ZR20(9J)	←
リヤ	295/35ZR20(10.5J)	305/30ZR20(11J)	←
■パフォーマンス			
最高速度	325以上	330	340
0→100km/h加速(秒)	3.4以下	3.0	2.9
0→200km/h加速(秒)	—	8.3	8.2
■エミッション			
CO_2排出量(g)	307	294	296

オフィシャルサイト/フェラーリ・ジャパン http://www.ferrari.com/ja_jp/

THE FERRARI V8

Ferrari F8 Spider

それぞれの最適解

フェラーリにとっての良き競争相手は、ランボルギーニだ。F8に相当する存在といえば、ウラカンだろう。かたやV8ターボ、こなたV10NAという違いはあるが、その違いはどれほどか。ミッドシップの両雄を乗り比べた。

REPORT◉Laurent CHEVALIER
PHOTO◉Adrien CORTESI
TRANSLATION◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）
COOPERATION◉Simon FOX



フェラーリF8スパイダー（以降F8と記す）とランボルギーニ・ウラカン EVO RWD スパイダー（ウラカン）は、ともに操縦の歓びにフォーカスしたオープントップのスーパースポーツだ。しかし両車のエンジンに注目すると、著しいコントラストをなしているのがわかる。

F8の3・9ℓ V8ツインターボ



は最大トルク770Nmを3250rpmの常用回転域で生むのが美点だ。最高出力は720ps／8000rpm。対するウラカンは5・2ℓV10自然吸気。6500rpmまで回して最大トルク560Nmを得る。最高出力は610ps／8000rpm。つまり最高出力は両車の間で110psもの差がある。

2分割式リトラクタブルハードトップのF8に対して、ウラカンはソフトトップなのも相違点だ。

なお、今回の試乗に際しては車重を実測できた。その際、両車ともに前後重量配分がフロント42％対リヤ58％でほぼ一致したことは興味深い。同じミッドシップでRWDのこの2車、その操縦性はいかに。

ウラカンのV10自然給気は始動した瞬間から爆発的な排気音で大気を揺るがす。これと比べるとF8のツインターボV8はずっと抑制が利いており、早朝の住宅地でエンジンを始動するにも引け目を感じずに済む。しかしマラネッロの技術陣はサウンドがフェラーリにとって重要な要素なことを知っており、回せばこのV8も音楽的になる。例えばターボの軽い回転音などF40に一脈通じており、フェラーリ製V8ターボの血筋を感じる。

F8のV8には代表的な美点が2つある。ひとつはターボラグを一掃したこと。これにはタービンの回転数をセンサーがECUに伝えるなど、緻密な制御が功を奏している。2つ目はエンジン内の可動パーツの慣性質量を徹底的に軽減したこと。ここではF1直系のノウハウが随所に活きており、チタン製コンロッドはその一例だ。かくして難攻不落のエン

Lamborghini
Huracán EVO RWD Spyder

ジンが完成した。
　動力性能は圧倒的だ。0→100km／h加速はウラカンの3・5秒に対して2・9秒、0→200km／h加速では9・6秒対8・2秒と差は一層広がる。とどめは340km／hの最高速で、324km／hのウラカンに水を空ける。F8では操縦性に関与する一連の電子制御装置があからさまに干渉することなく、ドライバーに勇気を吹き込むことにも感心した。サイドスリップコントロール（SSC6・1）は横方向のG、ヨーレート、舵角、ホイールの回転速度などをリアルタイムで検知してグリップを最大化する。これと組むフェラーリ・ダイナミックエンハンサー（FDE+）は適切なホイールにブレーキを軽く掛けて、横方向の動的コントロール性を向上する。
　とはいえ依然としてドライバーに細心の注意を要求する点では、F8の操縦性は現代のV8フェラーリの例に漏れない。冒頭に記したようにこのツインターボV8は比較的低回転から途方もないトルクを生み出す



Ferrari
F8 Spider

308から常にラインナップされるV8ミッドシップのモデルはフェラーリの中でも最も人気のある車種。488からターボ化されたが、最新のF8にも720psというパワーを誇る3.9ℓのV8ツインターボが搭載される。ターボながら許容回転は8000rpmという高回転型だ。









Lamborghini Huracán EVO RWD Spyder

ウルスが登場した今も、ランボルギーニの中心的存在といえるウラカン。2014年の登場以来、少しずつ進化を遂げてきて、現在は640psを発揮するNAのV10をミッド搭載したEVOとなっている。RWDとAWDモデルが用意されるのがF8との最大の違いだ。

F8はグリップの限界を超えても旋回性能が良くコントロール性も高い。

ので、スロットルを床まで踏み込む際にはタイヤが正しい角度を向いていることが重要だ。

旋回姿勢をコントロールする点では、トルクベクタリングの一種であるFDE＋の働きが大きい。特にF8ではレースモードでも機能するようになったため、コーナーの脱出スピードが高まり、CTオフ時であってもカウンターステアを当てる量は少なくて済む。つまりラバーグリップの限界を超えてなお旋回性能は良好で、コントロール性が高い。Eデフ、F1トラクションコントロール、乗り心地モードを選択できるSCM3(第3世代の磁性流動体サスペンションコントロール）の効用も大きい。

ウラカンにも磁性流動体を内蔵するダンパーがあるがスパイダーでは







オプションだし、クーペに備わる4輪操舵はオプションでも装着できない。その代わりサンターガタの技術陣はRWDのスパイダー用にパフォーマンス・トランクションコントロール・システム（P-TCS）を開発した。通常のTCSと比べると後輪のトルク管理が緻密になるので、コルサモードではコーナー脱出時のトラクションが向上し、ストラーダでは日々の運転で良好なグリップをもたらす。実際、ウラカン・スパイダーのトラクションは予想以上に優れていた。

しかしRWDはウラカン・スパイダーに必然だったのか――。今回試乗して私は最後までこの疑念を拭い切れなかった。確かにフロント荷重が4WD版と比べて30kgほど軽くなったから、前輪が伝えるフィールは若干自然になり、向かう方向に狙いをつけやすくなった。私はRWDの操縦性を好ましく思うひとりだが、クーペ版ウラカンEVOのアクティブセーフティと、センセーショナルな操縦性の方が強く記憶に刻まれている。

私はNAエンジンをこよなく愛してもいる。しかしウラカンRWDはライバルのフェラーリをスパイダーの王座から引きずり下ろしたわけではない。今回の対決ではハンドリング、ドライビングプレジャー、動力性能などでF8の優位性を感じた。

SPECIFICATIONS

モデル名	フェラーリF8スパイダー	ランボルギーニ・ウラカンEVO RWDスパイダー
■ボディスペック		
全長(mm)	4611	4520
全幅(mm)	1979	1933
全高(mm)	1206	1180
ホイールベース(mm)	2650	2620
乾燥重量(kg)	1400	1509
■パワートレイン		
エンジンタイプ	V型8気筒DOHCツインターボ	V型10気筒DOHC
総排気量(cc)	3902	5204
最高出力	530kW(720ps)／8000rpm	449kW(610ps)／8000rpm
最大トルク	770Nm(78.5kgm)／3250rpm	560Nm(57.1kgm)／6500rpm
■トランスミッション		
タイプ	7速DCT	←
■シャシー		
駆動方式	RWD	←
サスペンション　フロント	ダブルウイッシュボーン	←
サスペンション　リヤ	マルチリンク	ダブルウイッシュボーン
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック)	ベンチレーテッドディスク
リヤ	ベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック)	ベンチレーテッドディスク
■タイヤ＆ホイール		
フロント	245/35ZR20	245/35ZR19
リヤ	305/30ZR20	305/35ZR19
■パフォーマンス		
最高速度	340km/h	324km/h
0→100km/h加速	2.9秒	3.5秒
■車両本体価格(万円)	3657万円	2919万3599円

オフィシャルサイト／フェラーリ・ジャパン　http://www.ferrari.com/ja_jp/
問い合わせ／ランボルギーニ カスタマーセンター　0120-988-889　http://www.lamborghini.com/jp


品川330
る・1 69



美しきグランドツーリング

Ferrari Roma

フェラーリのブランニューモデルとして2020年に登場したローマ。サーキットを攻める、というよりも上質な生活を彩る大人のスポーツクーペという位置づけだ。梅雨を控えたこの時期にローマの本質を探るべく、緑深まる地へとツーリングに連れ出してみた。

REPORT◉大谷達也（*OTANI Tatsuya*）　PHOTO◉平野　陽（*HIRANO Akio*）

「このまま遠くに出かけたい……」がらにもなくそんなロマンチックなことを思ったのは、初めてフェラーリ・ローマのステアリングを握ったときのことだった。

2019年秋に行われたワールドプレミアで、私はローマの虜になった。最初に心を鷲づかみされたのは、1960年代生まれのフェラーリを彷彿とさせるその優雅なライン。どこにも唐突なところがなく、まさに流れるようなタッチで描かれたスタイリングは近年のフェラーリが見失っていたものだが、そのあまりに見事な曲面の作り込みとロングノーズ・ショートデッキのプロポーションに、私は文字どおり息を飲んだ。ていねいにチューニングされたV8エンジンとSF90ストラダーレ譲りの8段DCTを採用した点からも、フェラーリがこのモデルにかける意気込みが伝わってくる。しかも、乗り心地に関しては通常のフェラーリ以上に快適性を重視したという。

それから1年余りを経てようやく手に入れた試乗の機会で、私はローマのグランツーリスモ性を確信した。乗り心地は滑らかで快適。静粛性も悪くない。初めて太陽の下でその姿態を見ても、美しいという当初の思いはまるで揺るがなかった。冒頭に記した言葉を自然と口にしてしまったのは、だから当然のことだった。

それからさらに半年ほどを経た先日、私はついにローマでショートトリップに出かけるチャンスを得た。ただし、初めて試乗したときとは別の個体である。こちらのローマも過去に何度かドライブしたことがあるが、長距離は今回が初めて。自然と



これほどリニアリティの高いエンジンは自然吸気式を含めても滅多にない。

Ferrari Roma

鼓動が高鳴っていくのがわかる。

走り始めると、最初にステアリングを握ったローマと微妙に感触が異なっていることに気づいた。こちらのほうがフロントタイヤから路面の情報が表情豊かに伝わってくる。リヤからの突き上げ感も微妙に強い気がする。どちらの足まわりがよりしなやかかといえば間違いなく最初に試乗したほうだが、だからといってローマというクルマの印象を根底から覆すまでの違いはない。あくまでも個体差の範囲で、もっと長く、さらに先へと走りたくなるローマのキャラクターは基本的に変わらなかった。

試乗当日は生憎の雨模様。しかし、前輪の接地感は良好で、高速道路をクルージングしていても不安感はゼロ。この辺は、カリフォルニアと名乗っていた時代のフロントエンジンV8フェラーリとはまったくの別物だ。フロントのロール感が自然で、ステアリングフィールが豊富な点もドライバーに安心感を与える。中立点から切り始めたときのステアリングゲインが無闇に高く設定されていないことも、ウエットコンディションで緊張を強いられずに済む要因のひとつといえる。

コーナーを攻めたときの扱いやすさも、近年のフロントエンジンV8フェラーリとしては文句なしに最上位に位置する。今回はコンディションの関係でハンドリングを堪能したとは言いがたいが、別の個体でワインディングロードを駆け抜けたときには、単にスタビリティが高いだけでなく、タイヤが滑り始める直前のインフォメーションが豊富なため、限界近くまで自信を持って攻め込む



V8エンジンは長いフロントノーズの奥、フロントミッドの位置に搭載される。5750rpmで620psという高性能だが、低回転域でも扱いやすい。

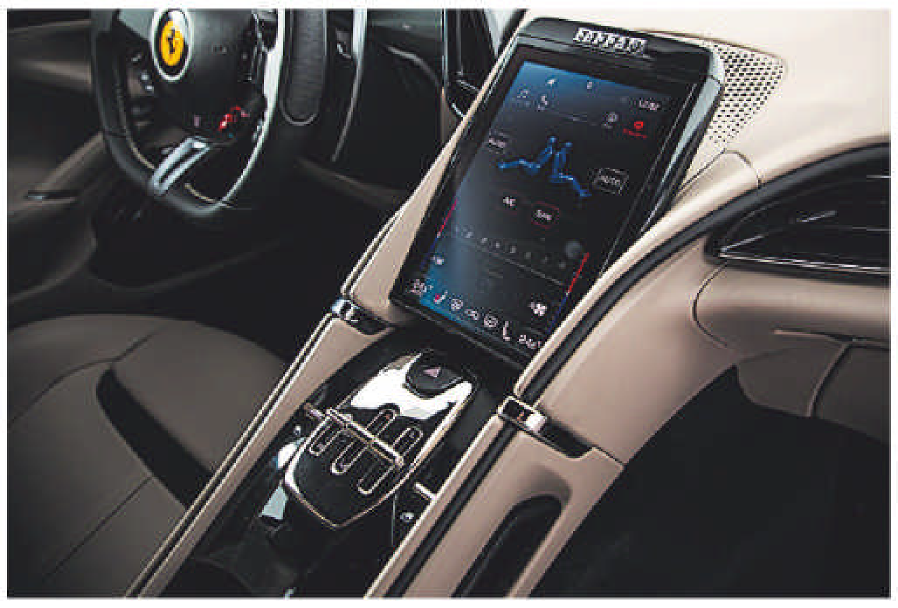

↓前後とも20インチのタイヤを装着。星形のホイールも上品なデザインだ。ブレーキはカーボンコンポジットローターを装備する。


→エレガントなボディラインに合わせたかのように、ディフューザーもシンプルな形状だ。左右4本出しのマフラーは迫力の重低音を響かせる。





16インチHDスクリーンやタッチスイッチ式ステアリングなど、最新のインターフェースを採用。縦型モニターを採用するのはフェラーリではローマだけだ。





ことができた。ウエットコンディションとなった今回のドライブでも、コーナーの立ち上がりでトラクションコントロールの警告灯が軽く点滅するくらいまでは試したが、ウエット・モードを選んでいた恩恵か、ローマはまったく姿勢を崩すことなくワインディングロードを駆け抜けていった。

　こんな難しいシーンで威力を発揮するのが、熟成され尽くした感のある3・9ℓV8ツインターボエンジンだ。マラネッロのエンジニアたちが誇りをもって「ゼロ・ターボラグ」と呼ぶこのエンジン、スロットルレスポンスに一切の遅れが生じないのはもちろんのこと、ターボエンジンにありがちな「回転数が上がるよりも早くトルクが立ち上がる傾向」が皆無で、スロットルペダルの開度とエンジンパワーの関係が常にぴったりとくっついて離れない。この種のできのいいターボエンジンのことを、よく「自然吸気のよう」と表現するが、フェラーリV8の場合はそれ以上。これほどリニアリティの高いエンジンは、自然吸気式を含めても滅多にないと断言できる。



エンブレムを模した新デザインのキー。オーナーはいつも眺めていたいだろうが、スマートシステムなので運転時に取り出す必要はない。

　エキゾーストサウンドは、812に搭載されたV12NAエンジンのソプラノとは異なり、3000rpm付近まではバリトンに近い響き。ただし、音色の純度が高くて抜けがいいので、イヤな印象は一切持たずに済む。しかも回転数を上げていけば音程は次第に上がっていき、6000rpmを越える領域ではテノールの官能的な音色を奏でる。その澄み切っていて滑らかな連続音は、レシプロエンジンのサウンドとはまるで思えない。フェラーリ・ミュージックと称される所以である。

　気になるポルトフィーノMとの違いは、意外にもローマのほうがアジリティ志向が強く、快適性ではポルトフィーノMが上回るという主旨の話をフェラーリのエンジニアから聞いた。私が試乗した際にも同様のことを感じたが、これがクルマの印象を決定的に変えるとまではいかないような気がする。また、すでに数台の試乗車が存在するポルトフィーノMにしても微妙な個体差があるらしく、絶対的な評価を下すには時期尚早のように思える。

　いま自信を持って言えるのは、ローマの流麗なスタイリングは何度見ても魅力的だということ。もちろん、コンバーチブル好きにはポルトフィーノMをお勧めするが、私の心はいまもローマに奪われたままだ。



SPECIFICATIONS フェラーリ・ローマ

■ボディサイズ:全長4656×全幅1974×全高1301㎜　ホイールベース:2670㎜　■乾燥重量:1570kg　■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ　総排気量:3855cc　最高出力:456kW(620ps)／5750〜7500rpm　最大トルク:760Nm(77.5kgm)／3000〜5750rpm　■トランスミッション:8速DCT　■駆動方式:RWD　■サスペンション形式:Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク　■ブレーキ:Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック)　■タイヤサイズ:Ⓕ245/35ZR20 Ⓡ285/35ZR20　■パフォーマンス　0→100km/h加速:3.4秒　最高速度:320km/h　■車両本体価格:2682万円





後席は大人には窮屈だが、いざという時に4人乗れるというのは実用上のメリットは大きい。272ℓのラゲッジルームはトランクスルーも可能。

オフィシャルサイト／フェラーリ・ジャパン
http://www.ferrari.com/ja_jp/

名機たる理由



Ferrari V8 Type F154

現在、フェラーリのV8エンジンは3.9ℓの排気量を持つF154型である。ターボ化については賛否両論あったが、インターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤーを4年連続で受賞するなど、評価は極めて高い。今やフェラーリの中心的パワーユニットとなったF154型V8とは、どのようなエンジンなのか。

REPORT◉世良耕太（*SERA Kota*）　PHOTO◉Ferrari SpA

2014年にF1のエンジンを2・4ℓV8自然吸気から1・6ℓターボに変更する際、当初は4気筒とすることで検討が進んでいた。しかしフェラーリは直4への切り替えに強硬に反対。最終的にはその要望が受け入れられ、バンク角90度のV6が採用されたのだ。フェラーリにすれば、V6ですら最大の譲歩だったのだろう。直4などもってのほかなのだ（直4にしたかったルノーの恨み節といったらなかった）。

フェラーリのメインストリームはもちろんV8だ。そのV8も時代の変化に抗うことはできず、F1がターボを（再）導入したのと同じ年にターボ過給化を果たした。これはもちろん厳しくなる一方の燃費規制に対応するためだ。1970年代以来の伝統を受け継ぐ自然吸気V8エンジンの最後は2004年のF430から搭載が始まったF136系で、排気量は4・3ℓから始まり、最終的には4・5ℓになった。

その後継となるV8ツインターボ、F154系の排気量は3・9ℓであり、世界的に流行する過給ダウンサイジングの流れに乗ったものだ。ターボ過給というと出力を向上させる手段と捉えがちだが、それは一面にすぎず、空気量の制御自由度が高くなるメリットが大きい。ターボを利用すると低回転でも空気をたくさんシリンダーに取り込むことができ、十分なトルクを発生させることができる。だから、大きな排気量は必要ないし、低回転で走ることができて、モード走行のような走り方では燃費が向上する。

もちろん、フェラーリのV8ターボは燃費だけを重要視したエンジンではない。自然吸気エンジン時代と同様、性能と官能を重視している。カリフォルニアTの412kW（560ps）／755Nmで始まった最高出力／最大トルクは、2019年に登場したF8トリブートの530kW（720ps）／770Nmにまで進化した。F136のピークである451kW（613ps）／540Nmをはるかに凌駕している。それでもまだ、ターボエンジンとしては朝飯前だ。

排気量の影響を取り除いて純粋にエンジンの力を示すBMEP（正味平均有効圧）を計算してみると、F8トリブートですら24・8barでしかない。実用エンジンの上限あたりの数値で、余力を残しているはずだ。アウディの3ℓV6（EA896）は30bar近いBMEPを発生するし、AMGの2ℓ直4（M139）のBMEPは31・5barに達する。仮にF154が30barのBMEPを発生させると、最大トルクは932Nmになる。最高出力は900psオーバーだろう。こうなるとバケモンだ。F154はまだ、牙をむき出しにしてはいない。

F136もF154もマセラティ向けに開発されたユニットをベースにしているが、マセラティ用と決定的に異なる部分がある。クランクシャフトのピン配置だ。V8の場合は向かい合う2つの気筒が1つのクランクピンを共用する。このクランクピンが90度ごとに位相を持つレイアウトをクロスプレーン、180度ごとの位相を持つレイアウトをシングルプレーン（またはフラットプレーン）と呼ぶ。それぞれ一長一短があり、クロスプレーンは振動面で有利だが、排気管を片側だけで集合させると排気干渉を起こすため、性能面で不利に働く。一方、シングルプレーンは性能を出しやすい半面、振動面で不利だ。フェラーリのV8は伝統的にシングルプレーンで、ターボ

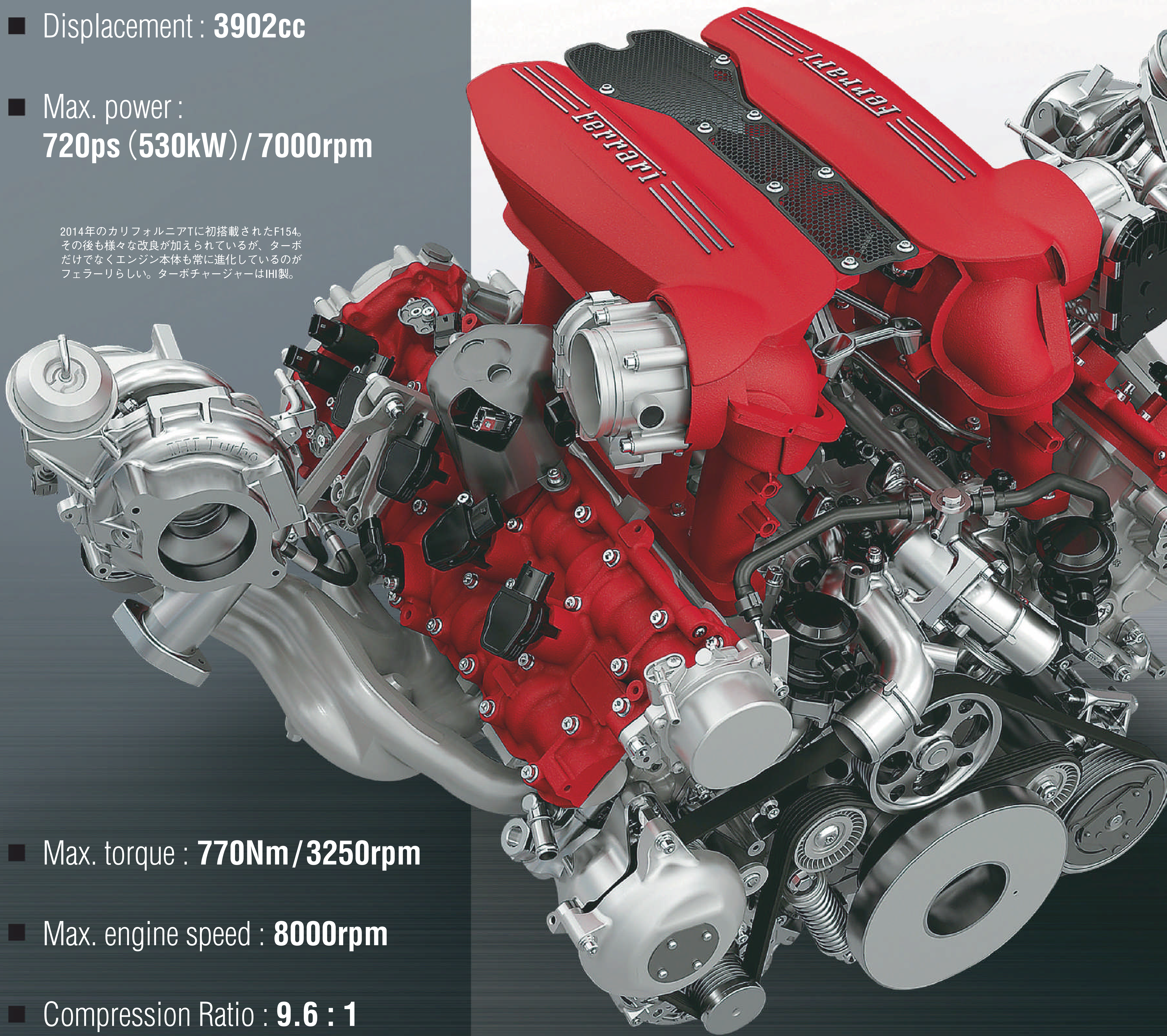
過給ユニットのＦ１５４もその伝統を受け継ぐ。もっといえば、オイル潤滑はウエットサンプではなくドライサンプで、まるっきりレーシングスペックだ。

ターボ過給によるネガティブな要素への対応も抜かりなく、「ゼロ・ターボラグ」がコンセプト。タービンホイールに慣性質量が小さいチタンアルミを使っているのは、その代表例（高価すぎて量産ユニットには使えない。ツインターボだし）だ。サウンドのチューニングを重視しているのもフェラーリの伝統で、いかにも抜けのいい自然吸気のＦ１３６とは異なる音質ながら、いい音であることに変わりはない。特に中〜高回転が素晴らしい。なにしろ最高出力の発生回転数は８０００ｒｐｍ！なのだ。フェラーリのエンジンもやはり、最新が最良であることを意識させられる。

SUPECIFICATIONS

F154（for F8 Tributo）

- Type : **V8-90° twinturbo**
- Bore and stroke : **86.5×83mm**
- Displacement : **3902cc**
- Max. power : **720ps（530kW）/ 7000rpm**



2014年のカリフォルニアTに初搭載されたF154。その後も様々な改良が加えられているが、ターボだけでなくエンジン本体も常に進化しているのがフェラーリらしい。ターボチャージャーはIHI製。

- Max. torque : **770Nm / 3250rpm**
- Max. engine speed : **8000rpm**
- Compression Ratio : **9.6 : 1**



THE FERRARI V8

Ferrari 328 GTS

不朽の美

**フェラーリV8ミッドシップの名作として、近年再評価されているのが328だ。
1985年にピニンファリーナ・デザインで産声を上げた328は今も輝きを失わない。
328を4台乗り継ぐ清水草一が極上コンディションの328に乗り、V8フェラーリについて改めて思いを馳せた。**

REPORT◉清水草一（*SHIMIZU Souichi*）　PHOTO◉小林邦寿（*KOBAYASHI Kunihisa*）

1960年、イタリア駐在中に250GTカブリオレ・ピニンファリーナを購入された、日本人初のフェラーリオーナー・佐藤幸一氏にインタビューした際のこと。氏はこのように仰った。
「フェラーリの全盛期は、60年代で終わりました。66年、ル・マンでフォードに負けて」
私は（そんなぁ〜〜〜〜!?）と思った。私がフェラーリの存在を知るはるか前に、フェラーリはもう終わっていたのか？ V8フェラーリが登場もしていない時期に！
仰られた意味は、わからないでもない。しかし、後の世代にすれば、はしごを外されたようなものだ。
そんな私はいま、数多くのV8フェラーリを経て、328GTSに乗っている。具体的には、348、F355（計2台）、360モデナ、328（計4台）、そして458イタリアを経て、328に回帰した。
現在の私にとっては、328こそ最良のフェラーリ。これ以上の存在はない。
そう聞くと、かつての私同様、多くの読者様が（そんなぁ〜〜〜〜!）と思うだろう。
しかしこれは、クルクル回る輪廻のようなもの。いつかみなさんも、似たようなことを思うかもしれない……とは予言しておこう。

＊

328は、V8フェラーリの原点に近い存在だ。真の原点は73年の308GT4、そして75年の208／308だが、328は208／308のビッグマイナーチェンジ版だから、おおむね原点と言える。



そういうモデルが最良だと言うと、「昔は良かった」的な、懐古趣味にも聞こえるだろう。
だが、私は進歩を否定するわけではない。自ら進歩から降りただけだ。その背景には、年齢による動体視力の衰えや、経済力の限界など、様々な要因がある。つまり個人的な事情である。
現代のV8フェラーリのすばらしさは言わずもがな。その上で、今の私にとっては328こそ最高に美しく、最高にキュートで、乗っても最高に楽しく、アクセル全開で神が見



えるのだ。脳内興奮物質がドバドバと分泌され、「このまま死んでもいい」とさえ思ってしまう。

もちろん328は、現代のV8フェラーリに比べたら、恐ろしく遅い。しかし現役当時は、これでも世界最速クラスだった。現代のV8フェラーリだって、現在の「世界最速クラス」であることには変わりない。そういう意味ではイーブンである。

その上で、今の時代でも328が最良のV8フェラーリであると断言する根拠は、つまり「手の届くアイドル」ということに尽きる。

ほとんど5ナンバーサイズの小柄なボディ。絵に描いたような美少女である。現代のV8フェラーリのスーパーモデル的なプロポーションは、「すげえっ！」と人々を畏怖させるが、328は頬ずりして抱きしめたくなる。

ステアリング、アクセル、ブレーキ、クラッチ、シフトレバーなどの操作系は、現代のV8フェラーリに比べれば、圧倒的に原始的かつ男性的だ。それを的確に操作する時、我々は、かつて人類が火を起こしたり、弓矢で獲物を仕留めた時にも近い達成感を得る。



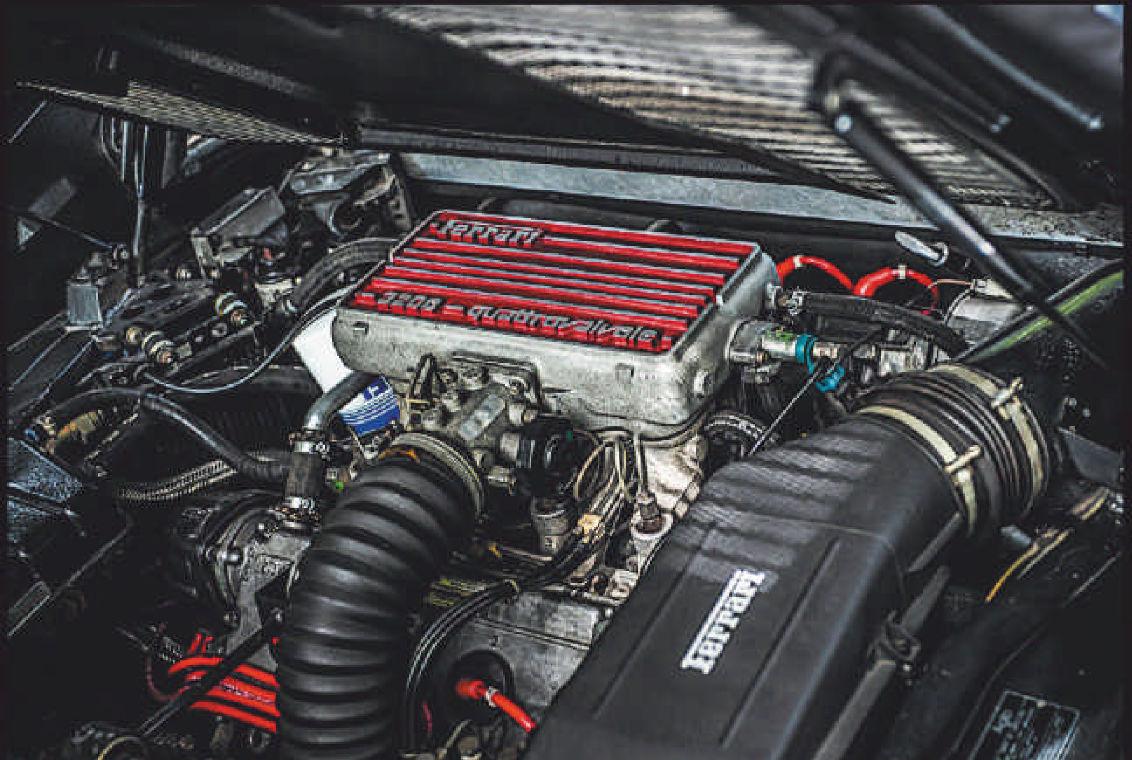
そして速さは、まさに手の届くアイドル。アマチュアでも、パフォーマンスを100%使い切ることができる。逆にある程度使い切らなければ、現代のファミリーカーにも負ける。だから、どこを走っても周囲の顰蹙を買うことがない。

それでいて、すべてがエレガントで女性的。「ローマの休日」におけるヘプバーンのイメージだ。ヘプバーンを手の届くアイドルと言うのもおかしいが、価格は1000万円強。圧倒的に手に届きやすい。今の私にとって、328GTSは、すべての要素が完璧なのである。

＊

今回試乗させていただいた個体は、現在私が所有する個体に極めて近いものだったが、一目見て、あまりの美しさ、キュートさに打ちのめされた。自分で持っていても、これほど感動するとは！　つまりこれは恋。





308クワトロヴァルヴォーレ用ユニットと基本設計を同じとする3.2ℓV8ユニット。





撮影車は適度にエイジングされたタンの内装とブラックのシンプルなインパネデザインが見事に調和していた。



軽くワインディングを流すだけで、
脳内興奮物質が溢れ出す稀有なモデルだ。

THE FERRARI V8

Ferrari 328 GTS

恋は盲目なのである。

細かく言えば、私のはブラックメタだが、今回の個体は328はソリッドの黒。その輝きの深さに打たれた。

内装は薄いタン。オーナーによると「経年でタンの色が飛んだだけ」とのことだが、黒とタンの組み合わせが、これほどエレガントだったとは！

メカはほぼノーマルに近いが、サスペンションは車高調付き、マフラーはノーマルに近い社外品。その点も私の328と同じだ。328の場合、サスやマフラーはどこかの時点で交換されているケースが多いが、特にノーマルへのこだわりがなければ、大抵そのままでも328のすばらしさを堪能できる。

久しぶりに328で走る箱根ターンパイクは、本当に最高だった。

この、ヒリヒリするような頼りなさとともに、なにもかも手の内に入る感覚。すべては自分の腕にかかっている。クルマは助けてくれない。責任は自分で負わねばならない。

328は、かつてスポーツカーとレーシングカーの境界線がなかった時代の匂いを残している。レースが、生死を賭けた男の戦いだった時代の香りもかすかにある。

それは確かに、懐古趣味ではあるだろう。しかし、最新を知った上で原点に戻り、懐古趣味に浸るのも悪くない。328は最高だ。

SPECIFICATIONS

フェラーリ328GTS

■ボディサイズ：全長4255×全幅1730×全高1128mm　ホイールベース：2350mm　■乾燥重量：1273kg　■エンジン：V型8気筒DOHC　総排気量：3185.76cc　最高出力：199kW（270ps）／7000rpm　最大トルク：304Nm（31kgm）／5500rpm　■トランスミッション：5速MT　■駆動方式：RWD　■サスペンション形式：Ⓕ&Ⓡダブルウイッシュボーン　■ブレーキ：Ⓕ&Ⓡディスク　■タイヤサイズ：Ⓕ205/55VR16 Ⓡ225/50VR16　■パフォーマンス　最高速度：263km/h　0→100km/h加速：6.4秒

COOPERATION／株式会社TCW　☎03-6479-0053　https://tcw4.jp/

V8の未来を予言しよう

フェラーリのV8エンジンは同ブランドを形成する重要な要素として今後も生き続ける。すでに発表済みのSF90スパイダーとポルトフィーノMに加え、噂されるローマのソフトトップ版とプロサングエもV8を搭載するだろうし。さらにF8トリブートの後継モデルは2027年に登場予定らしい。

一方、V12はいずれモーターと組み合わせたV8ターボに取って代わられると見るのが現実的だろう。一部伝統的なフェラーリ愛好家にとってV12は〝マストハブ〟なので完全には消滅しないが、これを搭載するのは少量限定モデルだけになる。

V8が長い命脈を保つ一方で、現在フェラーリが開発に拍車を掛けているのはまったく新設計のV6エンジンである。2021年末から22年に掛けてハイブリッドのV6を搭載したモデルが2種登場する。ひとつはプロサングエのV6版、もうひとつは巷間「新型ディーノ」の呼び声高い、まったく新しいミッドエンジンスポーツカーだ。フェラーリはこのV6モデル2車によって年産1万5000台に乗せようと目論んでいる。



フェラーリのチーフマーケティングオフィサー、エンリコ・ガリエラは次のように語る。「私たちの未来に向けて、現在V6エンジンを開発中です。排気量を3ℓにしたのは、主要海外市場にはこれを境に税金が急上昇する国があるからです。V6は私たちにとって新たなアプローチであり、大きなファミリーを形成することになります」ただしフェラーリ



THE FERRARI V8

The future of Ferrari V8

近代ミッドシップフェラーリのスポーツ性を高めるのに、ひと役買っていたV8エンジンだが、その役割は将来的には変わるという。今後は3ℓV6がその後継を担うという噂もあるが、その真相ははたして？フェラーリの事情に精通するドイツ人ジャーナリストが予想する。

REPORT◉Georg KACHER　PHOTO◉Ferrari SpA　TRANSLATION◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）

は1台ごとの利益率を重視するのでV6スポーツは安価ではなく、EU域内の価格はF8に迫ると思われる。
パワートレインを予想すると、3ℓV6ツインターボとモーター（クランクシャフトと直列に置かれる）を組み合わせて後輪を駆動。V6のトルクが薄い回転域をモーターがカバーし、ターボラグを払拭する。フェラーリ独自設計のアクシアルフラックス（軸方向磁束）モーターの役割はオンデマンドのブースターなので、純EVの航続距離は20～30㎞程度だろう。V6はV8より軽量コンパクトゆえハイブリッド化に伴う重量増を相殺する点でも有利だ。



このV6は120度という広いバンク角になると思われる。これにより重心高が低くなると同時に、左右シリンダーヘッド間にターボと排気系を収める「ホット・インV」レイアウトが可能になる。従来のフェラーリ製V8とは反対に、吸気系がVバンクの外側に位置するわけだ。このレイアウトのメリットは複数あるが、広いバンク間空間を活かして大径ターボを採用し、排気量の大きなV8に劣らぬパワーを得られることが大きい。確かに説得力のある高出力を期待してよさそうだ。V6単体でも590ps程度は堅いし、これにモーターの約110psが加わるからシステム出力は700psを見込める。

チーフテクノロジーオフィサーのミハエル・ライタスは電動化について「近未来が電動化にあることは間違いありません。しかし私たちは純EVではなくハイブリッドを採ります。重量増への対策は必要ですが、ハイブリッドなら運転の高揚感を得られるからです。私たちフェラーリに関して言えば、純EV化に踏み切るにはもうしばらく時間が必要だ。私はそのように考えています」と語っている。

シャシーはアルミを中心に、組成の異なる多彩な素材を適材適所に用いたアーキテクチャとなるはずだ。この軽量シャシーは限定モデルを除く将来のフェラーリモデルの基礎となり、ホイールベースがF8より短いのでハイブリッド化による重量増を緩和する。フェラーリ独自の操縦アシスト機能に加え、本能的な入力を受け入れるクイックなステアリング、電子制御と内燃機関との完璧なハーモニーなど、既存のV8ミッドエンジン車の美点はすべて引き継ぐ。

一方、市場調査ではV8エンジンが動力源のミッドシップ2シーターの需要が非常に強いこともわかっており、V8はV6と共存することになるだろう。




品川302
ゆ 17-08



THE BATTLE

REPORT◉佐野弘宗（*SANO Hiromune*）
PHOTO◉田村 翔（*TAMURA Sho*）

ぶつかり合うプライド

Audi RS 5 Coupé × BMW M4 Coupé Competition

510ps/650Nmを発生する3ℓストレート6を搭載する新型M4クーペがデビューした。迎え撃つは、ほぼ同スペックの450ps/600Nmの2.9ℓV6を積むアウディRS 5クーペだ。スーパースポーツと比肩する性能を持つ好敵手の戦い、果たして軍配はどちらに上がるのか。

M3やM4が世の好事家をとりこにしている最大の理由は、掛け値なしのスーパースポーツカーの性能を、日本の街中でも取り回しやすいごく普通のFRパッケージに詰め込んでいるところだろう。今回連れ出した新型M4もまた「ありあまるパワーとトルクを、コンパクトなFRでいかに御すか?」というヒリついた緊張感を漂わせている。

M3／M4がある種のバランス点を超えて、今のようにヒリヒリとしたオーラをたたえるようになったのは、4ℓV8を搭載した先々代＝4代目からと記憶する。それ以降もシャシー性能は着実に進化したが、エンジンの怪力化はそれをわずかに上回るペースで進行してきた。そんなM3／M4にも今回ついに4WDが用意されるそうだ。昨今の時代背景を考えれば「さもありなん」だが、それでも最初に発売されたのは伝統的なFRモデルだ。この期に及んでも（?）、このクルマにFRを所望する猛者が多く存在するとは、M3／M4はやはりタダモノでない。

それにしても新型M3／M4において、オプションを含めてズラリと



ハイパワー4WD全盛の時代に FRを所望する猛者を讃えたい。

用意されたダイナミクス系のハイテク群には唖然とするほかない。可変ダンパーやエンジンのモード切り替えや、その組み合わせを事前プログラミングできる「Mドライブ」などは、最早あって当然。ブレーキにまで用意されたスポーツモードや8速ATの変速スピード調整も、気合いを入れて走りたいときにはとても便利だ。そして、ADAS機能を走行シーンに応じて〝間引く〟ことが可能な「Mモード」という新機軸は、いかにも好き者らしい発想である。

　しかも、今回は電子制御LSDによるトラクションコントロールまで、その効き具合を10段階で選べて、ドリフト採点機能まで加わる。ある意味で裏技でもあるドリフト走行を、自動車メーカー自身が堂々と認めるとは画期的というほかない。

　いずれにせよ、横滑りと推進力のバランスが路面状況や技量に合わせて細かく調整できるようになったのは、最新電子制御技術のタマモノである。ただ、それは同時に、最新M3／M4がかつての「オンかオフ」のトラクションコントロールでは、

BMW
M4 Coupé Competition



M専用メーターパネル＆ヘッドアップディスプレイは視認性も良好。試乗車に装備されていた鮮烈なブルーとイエローのカラーが魅力的なフルレザーメリノトリムはオプションだ。

510ps/650Nmのアウトプットを誇るS58型3ℓ直6ツインターボエンジンを搭載する。トランスミッションは8速ATとなる。









ひと握りの上級者にしか楽しめないシロモノになった証左でもあろう。実際、わずかでも路面が湿った山坂道での新型M4は、トルクが本格的に湧き出す4000rpm近辺に達した瞬間に、上り勾配の直線であっても後輪が空転しかけるほどだ。

それでも、右足指に全集中したアクセルなら、きっちりと前に押し出すトラクションを発揮する。それは新型M4のシャシーが優秀だからだが、その代償がちょっと乗り心地に及んでいるのも否定できない。

M4の連続可変ダンパー制御を最柔のコンフォートモードにすれば、路面のアタリもいくぶん穏やかになるが、バネに対して絶対的な減衰力が不足気味なのか、例えば首都高の速度域になると、すでに上屋がゆらゆらと落ち着かなくなる。そこで、ダンパーをより硬質なスポーツ、そしてスポーツプラス……と引き締めていくと、クルマ全体の一体感は明確に高まる。それでもアシは滑らかに動いて無粋に跳ねたりはしないが、同時に路面からの突き上げが骨身に染みるようになるのも事実。この動力性能を普通のFRレイアウトで支えるために、コイルスプリングやスタビライザーなどのバネ類が絶対的に硬いのだろう。まあ、こうした日常使いでも、タダモノでない感が否応なく漏れ伝わるところも、M4のカリスマ性ではあるが……。

対するアウディRS5も、M4と実質的には選ぶところがないくらい速いクルマである。写真ではM4より控えめに見えるかもしれないが、実車はM4以上にうずくまるような



10.1インチカラーディスプレイを採用したMMIナビゲーションシステム。RS5に装備されるSスポーツシートは抜群のホールド性を実現している。





Audi RS 5 Coupé



450ps/600Nmを発生する2.9ℓV型6気筒ツインターボは、わずか1900rpmから最大トルクを発生するのでドライバビリティも良い。







玄人向けの獰猛なFRと快適な4WD
どちらを選ぶかはドライバーの腕次第。

低さが印象的だ（実際のRS5の全高値もM4より30㎜小さい）。そんなRS5だが、日常域での乗り心地は、いかなる基準をもってしても、すこぶる快適というほかない。

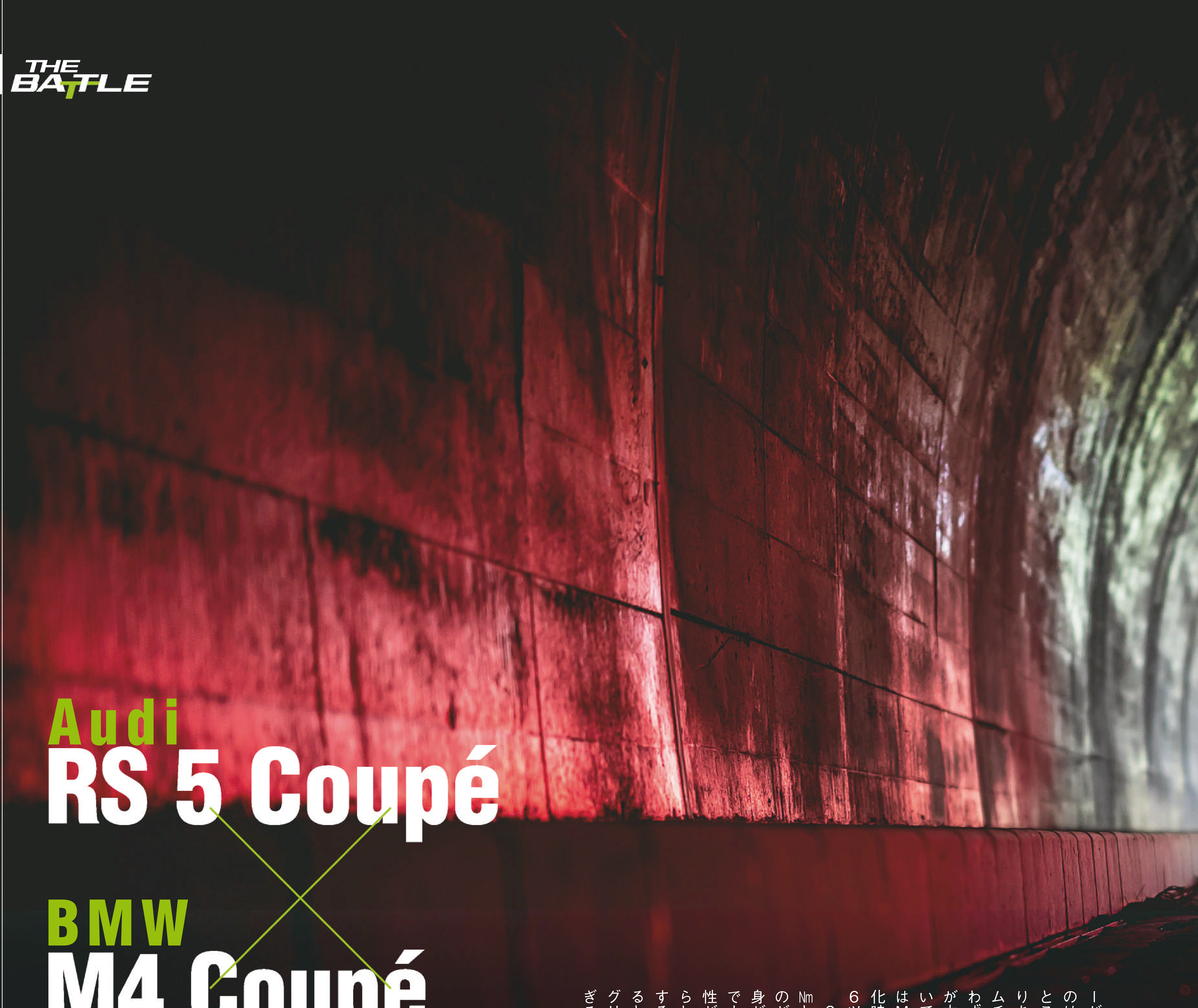
RS5の足元を支えるのも、M4同様の3種類のモードをもつ連続可変式ダンパーだが、M4に乗った後だと、まるでキツネにつままれたかのように快適。最も柔らかいコンフォートモードでは思わず笑みがこぼれるほどしなやかだ。それなりにロールはするが、その動きは落ち着いたもので、M4のようにバネとのアンバランス感もほとんどない。オート、ダイナミックとよりダンパーモードを引き締めていくと身のこなしは鋭さを増すものの、その所作は徹頭徹尾、M4より穏当である。

RS5でもダンパー以外に、パワートレイン、パワステ、エンジン音、センターデフ&リヤトルクベクタリングといった制御に複数のモードがあり、それらの好みのセッティングを記憶させるショートカットボタン（RSボタン）」も用意される点はM4に酷似する。ただ、RS5では選択肢がどれも基本的にコンフォート、オート（もしくはバランスド）、ダイナミック（エンジン音ではプレゼンス）という3種類ずつに統一されており、どんな場面でもモード選びに迷うことはまずない。

対するM4はそのセッティング項目もRS5より多岐にわたり、そのひとつ一つの設定幅も異様に細かい。これらのセットアップをひとつ一つ詰めていく行為は知的な喜びでもあるが、今回のような数日間限定のにわかオーナーが使いこなすのは至難の業。正直もっとシンプルにしてほしい気もするが、現代に求められる安全性や環境性能、騒音規制、そして企業としてのモラル（?）を守りつつ、運転技量もばらつきのある一般ドライバーが楽しめる510ps／650NmのFR……は、もはやこうしたデバイスなしでは成立しないのかもしれない。M3／M4は社会的にも性能的にも、もはやギリギリの存在なのだろう。

一般公道での戦闘力はM4とほぼ互角のRS5だが、M4よりはるかに快適な乗り心地のまま、M4ほど神経質にならずともアマチュアドライバーが留飲を下げられるのは間違いない。その最大の理由は、いうまでもなく4WDだからだ。かつてのアウディRSは絶大の安定感には定評があったものの、運転感覚が少しデッドで、素直に硬いフットワークも好き嫌いが分かれた。しかし、ここ数年のアウディの乗り味は目に見えて味わい深く変わってきたのは知る人ぞ知る事実で、今回のRS5も例外ではない。ベースのA4／A5のマイナーチェンジに合わせてアップデートされた最新型では、乗り心地が目に見えてしなやかで快適になり、ステアリングやシートに伝わる接地感は明らかに鮮明になった。

筆者のようなアマチュアドライバ



Audi RS 5 Coupé × BMW M4 Coupé Competition

ーが一般公道で気がねなく楽しめるのはどちらか……といえば、正直なところRS5である。新型M4のありあまるほどの歯応えと、山坂道でムチを入れるときの緊張感には、思わず白旗を上げたくなってしまうのが本音である。ただ、それを横に置いても、クルマ好きが心惹かれるのはM4の心臓部だ。そう、この電動化時代にあえて開発されたという直6ツインターボ＝S58型である。

3ℓの排気量で510ps／650Nmというピーク性能も目を見張るものがあるが、それ以上にギチギチに身が詰まった極上サウンドと、まるでよくできたNAのごときトルク特性がもうたまらない。現代のターボらしく低速から十二分なトルクを供するが、4000rpm付近に達すると、さらに火が点いたように後輪グリップを揺るがすほどの力がみなぎるのは前記のとおりだ。しかも、そこからリミットの7200rpmまで、回転上昇とともにトルクとレスポンスをリニアに積み増しながら駆け上がっていくドラマティックな展開は、快感というしかない。

対して、ポルシェにも使われるアウディの2・9ℓV6ツインターボも、ダイナミックモードでは豪快なアンチラグ音が響きまくり、パワーもレスポンスも文句なしだが、そのトップエンドでの伸びと「泣き」においてはBMWには及ばない。

繰り返すが、新型M3／M4には間もなく4WD＝xドライブも追加される。そうしたら、あらためてRS5との再バトルも実現したいところだし、時代の流れを考えれば、M3／M4でも最終的にxドライブが主力になる可能性が高い。しかし、それでもFR仕様を選ぶ「M使い」は生き残るのだろう。そんなを猛者を私は心から尊敬する。

SPECIFICATIONS

モデル名	BMW M4クーペコンペティション	アウディRS 5クーペ
■ボディスペック		
全長(mm)	4805	4715
全幅(mm)	1885	1860
全高(mm)	1395	1365
ホイールベース(mm)	2855	2765
車両重量(kg)	1730	1750
■パワートレイン		
エンジンタイプ	直列6気筒DOHCツインターボ	V型6気筒DOHCツインターボ
総排気量(cc)	2992	2893
最高出力	375kW(510ps)／6250rpm	331kW(450ps)／5700〜6700rpm
最大トルク	650Nm(66.3kgm)／2750〜5500rpm	600Nm(61.2kgm)／1900〜5000rpm
■トランスミッション		
タイプ	8速AT	←
■シャシー		
駆動方式	RWD	AWD
サスペンション　フロント	マクファーソンストラット	ダブルウイッシュボーン
サスペンション　リヤ	マルチリンク	ダブルウイッシュボーン
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	←
リヤ	ベンチレーテッドディスク	←
■タイヤ＆ホイール		
フロント	275/35R19	275/30R20
リヤ	285/30R20	275/30R20
■環境性能		
燃料消費率(WLTCモード)	10.1km/ℓ	9.9km/ℓ
■車両本体価格	1348万円	1340万円

問い合わせ／BMWカスタマー・インタラクション・センター　0120-269-437　http://www.bmw.co.jp
アウディ コミュニティセンター　0120-598106　http://www.audi.co.jp/



Jaguar F-Pace R-Dynamic SE D200

ジャガーとポルシェといえば、思い出すのはル・マン24時間レース。１９８７年（ポルシェ勝利）と翌88年（ジャガー勝利）の激戦だ。87年まで7連勝していたポルシェを撃破すべく投入されたＴＷＲシルクカットジャガーの、白と紫のカラーリングと後輪をスパッツで隠したスタイリングのカッコよさといったらなかった。12気筒だし。

ポルシェはル・マン総合優勝19回とダントツの最多。２０００年代のアウディ同様、80年代のポルシェも強すぎて憎まれ役だった。ジャガーも７回と４番目に多い優勝回数を誇る。その中には50年代後半のＤタイプによる3連勝も含まれる。

このように文句のつけようがない実績を誇る両ブランドは、もちろん現在も一級のスポーツカーをラインナップするが、ビジネス面で貢献しているのはＳＵＶだ。今回、ジャガーＩＦペイスが２０１６年の登場以来初めて大幅に改良されたのを機に、ポルシェの売れ筋ＳＵＶであるマカンと乗り比べてみた。

試乗したのはＦペイスＲダイナミックＳＥ Ｄ２００。一見してボンネットフード、フロントグリル、バン

熟れた果実

Porsche Macan

ジャガーのスポーツSUV、Fペイスが2021年モデルに進化を遂げた。内外装を刷新したほか、新たにMHEVモデルが追加されたのがトピックだ。迎え撃つのはFペイスの強力なライバル、ポルシェ・マカン。果たして進化したFペイスはマカンとどのような勝負を繰り広げたのか!?

REPORT◉塩見 智（*SHIOMI Satoshi*） PHOTO◉田村 翔（*TAMURA Sho*）

THE BATTLE

パー、それにヘッドライトのデザインが変わった。アルファベットのJを2つ並べたダブルJデザインのヘッドランプは従来通りだが、LEDグラフィックがスリム化され、隈取がよりくっきりした。

インテリアデザインも一新された。センターパネルに鎮座する11・4インチの大型タッチスクリーンはわずかに湾曲しているのが特徴。インフォテインメントシステムも最新OSを用いたタイプに進化した。以前より直感的に操作できて使いやすい。ステアリングホイールやATセレクターレバーにも新意匠が採用された。

搭載される2ℓ直4ディーゼルエンジンは、最高出力204ps、最大トルク430Nmと、D180を名乗っていた従来型に対し最高出力が24psアップしたほか、48V電源システムを用いたマイルドハイブリッド仕様となった。

走らせてすぐに洗練度が増したと感じた。ディーゼル特有の音と振動は4気筒ということを考慮すると十分に満足できるレベルに抑えられている。特に音。上級のサウンドシステムをオプション装備した場合に備わるアクティブ・ロードノイズ・キャンセレーションによって、試乗車は特に静粛性が高かった。

ただし「洗練」という言葉はエンジンにとっては褒め言葉とは限らない。ディーゼルと聞いて期待する体感的な力強さにおいては、従来型の



ほうが上だったかもしれない。マイルドハイブリッドシステムはわずかとはいえ発進加速をアシストしているはずなので、新旧の発進加速タイムを計測すれば新型に軍配が上がると思うが、システムの重さによって相殺されているのかもしれない。燃費には間違いなく貢献するはずなので、それでもMHEV採用の意味はあるが。ただこの印象について、試乗車が登録したてのド新車だったことを付け加えておかねばならない。

撮影後に空いた首都高で東京〜横浜を往復すると、D200の本来の意味での洗練を味わうことができた。いわゆる追い越し加速では十分なパワーを発揮してくれ、非常に扱いやすい。WLTCモード燃費は14・3km／ℓ。これはP250（2ℓ直4ガソリンターボ）の4割増しで、さらに燃料代の差を考えるとありがたい。ここ数年で急に前時代の代物的扱いをされるようになったが、実用的な動力性能と維持費への貢献というディーゼルの根本的な価値は揺るがない。

ポルシェ・マカンが2014年に発売され、早いもので7年近く経過した。街でよく見かけることもあって新鮮味は失われたが、古さまでは感じさせない。ある程度時間が経ってからよいと気づくパターンのデザインだと、最近しみじみ思う。

試乗したのはシリーズ中最もベーシックな素のマカン。2ℓ直4ガソリンターボエンジンは最高出力245ps、最大トルク370Nmを発揮する。500psを超えるSUVがゴロゴロしている昨今、素のマカンの速さにびっくりすることはないが、それでも数値以上の力強さを感じさせる〝ポルシェあるある〟を感じられるのは確かだ。

車体がFペイスよりもひと回り小

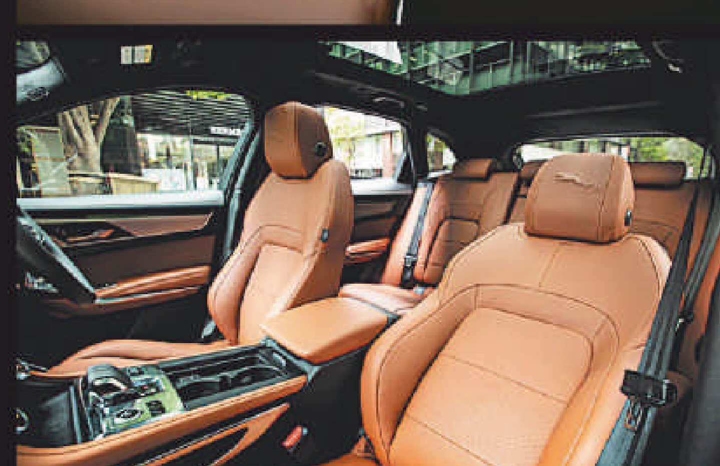


Jaguar F-Pace
R-Dynamic SE D200



Fペイス初のマイルドハイブリッドを採用した2ℓ直4 INGENIUMディーゼルを搭載する。







11.4インチのカーブドタッチスクリーンを採用した最新インフォテインメントシステム「Pivi Pro」を新たに標準装備した。厚みのあるシートは身体を優しく包み込んでくれる。



熟成されてさらに輝きを増した2台 優秀な内燃機関に乗るのは今のうちだ。

Porsche Macan



視認性に優れる10.9インチタッチスクリーンディスプレイを採用したインフォテインメントシステム。ホールド性に優れるシートは秀逸な作りだ。

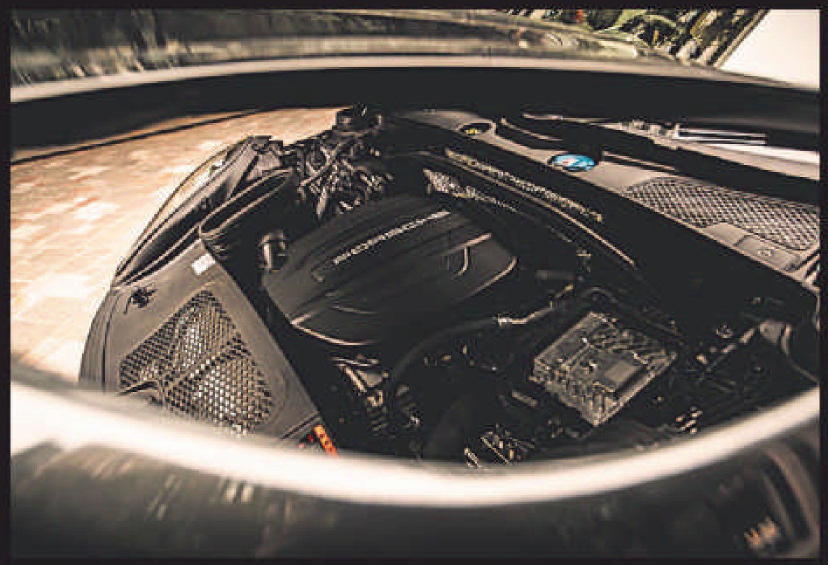




さく、（ガソリンとディーゼルの違いもあって）１００kg以上軽いため、身のこなしはマカンのほうが機敏だ。他ブランドのモデルと車台を共有するＳＵＶであっても、スポーツカーのポルシェに通じるボディ剛性の高さ、ハンドリングの正確さを味わわせてくれるのはさすがだ。９１１を知っている人が乗っても満足でき、同時に知らない人が乗れば９１１への期待が膨らむように造られている。

いずれも優秀な内燃機関を搭載して速さを誇ってきたジャガーとポルシェ。Ｆペイスとマカンに特筆すべき共通点は見当たらないが、あるとすれば〝楽しむなら今のうち〟ということかもしれない。両ブランドとも世の中の流れに逆らうことなく、電動化を推進している。ジャガーは25年以降ＥＶのみを発売し、30年までにフルラインＥＶ化を果たすと表明し、ポルシェは23年にＥＶの次期マカンを発売することを明らかにした。

ただし焦る必要はない。両社がすでに市販するＥＶのＩペイスとタイカンに接する限り、Ｆペイスやマカンが今後ＥＶ化されても、ジャガーとポルシェらしさはこれまで同様に盛り込まれるはずだ。



エントリーグレードとはいえ必要十分な245ps／370Nmのアウトプットを発生する2ℓターボを搭載。

SPECIFICATIONS

モデル名	ジャガーFペイスRダイナミックSE D200	ポルシェ・マカン
■ボディスペック		
全長(mm)	4755	4695
全幅(mm)	1935	1925
全高(mm)	1655	1624
ホイールベース(mm)	2875	2805
車両重量(kg)	2010	2040
■パワートレイン		
エンジンタイプ	直列4気筒DOHCディーゼルターボ	直列4気筒DOHCターボ
総排気量(cc)	1997	1984
最高出力	150kW(204ps)／3750〜4000rpm	180kW(245ps)／5000〜6750rpm
最大トルク	430Nm(43.8kgm)／1750〜2500rpm	370Nm(37.7kgm)／1600〜4500rpm
■トランスミッション		
タイプ	8速AT	7速DCT
■シャシー		
駆動方式	AWD	←
サスペンション　フロント	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク
サスペンション　リヤ	マルチリンク	←
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	←
リヤ	ベンチレーテッドディスク	←
■環境性能		
燃料消費率	14.3km/ℓ(WLTC)	8.1ℓ/100km(EU複合)
■車両本体価格	810万円	737万円



問い合わせ／ジャガーコール　0120-050-689　http://www.jaguar.co.jp/
ポルシェ コンタクト　0120-846-911　http://www.porsche.com/japan/



目の前にある未来

Lotus Evija

BRITISH NOW

最高出力2000psを謳うロータス製ハイパーEV、エヴァイヤ。軽量化や空力など様々なアイデアが盛り込まれた意欲作だ。世界最高峰クラスの性能はどれほどなのだろうか？ さっそくヘセルでプロトタイプを試してみよう。

REPORT◉Mike DUFF　PHOTO◉Lotus Cars
TRANSLATION◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）
COOPERATION◉Simon FOX

わが身で体験したロータス・エヴァイヤの途方もない加速力。それは今も鮮明に私の記憶に刻まれている。これほどの加速は通常、激しいノイズと猛々しさが伴うのだが、ＥＶのエヴァイヤにはどちらもない。これまでの概念を覆す体験だった。

私がヘセルの専用サーキットで操縦したエヴァイヤはプロトタイプで、生産型に備わる可変ダンパーと可変空力デバイス、回生ブレーキが備わらない。生産型は前後トルク配分が可変なのに対し、プロトタイプでは暫定的に23対77の固定だし、トラクション&スタビリティコントロールも未装着だ。しかし、それゆえこのプロトタイプはエヴァイヤの本質を浮き彫りにした。ロータス技術陣は様々な電子制御を付加する前に、基礎となるセットアップを完成させることを目指したのだ。４個のモーターが生む出力の総計は１６００psで、

目標出力2000psより400ps絞ってあり、320km／h以上を標榜する生産型に対し、225km／hで作動するリミッターがついている。

　そんな足かせがあるにもかかわらず、プロトタイプはとてつもなく速い。ヘセルのマンセル・ストレート途中に設けられたシケインに到達するはるか手前でリミッターが作動してしまうのだ。その間、内燃機関が発する爆発音もなければ、ギヤの変速に伴うトルクの中断もない。

　ただし、プロトタイプのCFRP製タブはほぼ〝ネイキッド〟だったため、コクピット内はEV特有のノイズが充満する。フロントモーターが発する骨太な電気音やタイヤノイズ、さらには入念に造形されたボディ表面上を高速で流れる気流までが







聞こえる。なお生産型では低速走行時に歩行者向けの疑似走行音が出るが、それはロータス49が搭載したDFVを再現したサウンドだという。

　加速力も尋常ではない。静止状態から300km／hに達するのにブガッティ・シロンは13・6秒、それ対しエヴァイヤは9秒以下を謳う。実に4・6秒も速いとはにわかには信じがたいが、1回目のスティントを終えた私はこれが単に机上の比較ではなく、ほぼ事実であると実感した。

　一方、ビークルダイナミクスはロータスそのもの。開発の指揮を執ったのはシャシーの専門家ギャビン・カーショー。彼とそのチームはロータスのルールブックに従ってエヴァイヤを仕上げた。つまりステアリングアシストは油圧で、ブレーキの倍力装置も従来からある方式を踏襲した。その結果、正鵠を射たステアリングが完成した。操舵力は軽く、適切なフィードバックをもたらし、前輪の挙動を純度高く伝えてくる。私はカーショーから、気合いを入れて走る前に、トロフェオRタイヤに十分熱を入れるよう言われていた。試乗当日のヘセルの気温は6℃しかなかったのだ。しかしタイヤが完全に暖まる前からグリップは強力で、ステアリングが伝えるメッセージは明快だった。

　カーショーはパワーユニットを前後に配する〝スケートボード〟レイアウトではなく、嵩のあるバッテリーパックをミッドに搭載して、車高を低めることに成功した。70kWhのバッテリーの単体重量は718kgと、同等の内燃機関より相当重いのだが、ミッドに配置されるので、エヴァイヤはふた回り小さなエヴォーラのような旋回性を示す。ヨーモーメントの中心を軸に向きを変え、アクセラレーターの微細な踏み加減で旋回中のラインと姿勢を容易に調整できる。

　車重1680kgを勘案するとプロトタイプは驚くほど軽く感じる。ひとたびトロフェオRが十分暖まり、



エヴァイヤはポロシティ（多孔性）というコンセプトを持つ。美しいボディと高いダウンフォースを両立させた。もちろん軽量にもつながる。

アクセラレータを深く踏み込んだ私は、エヴァイヤの懐の深い操縦性に感銘を受けた。4WDであることを意識する場面はほとんどない。大舵角でパワーをかけ、縁石に乗り上げた際にのみ、パワー配分が前輪寄りになると感じるだけだ。

　生産型エヴァイヤには油圧作動の可変リヤウイングと、巨大なディフューザー内に1組の可変フラップが備わる。数値こそ未発表だが、強大なダウンフォースを生み出すことはこの日の試乗からも明らかだ。プロトタイプのウイングは固定だったにもかかわらず、ヘセルの高速コーナーでの高い旋回スピードがその効果を実証している。ちなみにエヴァイヤはF1流のヒーブダンパーを採用する。左右のアッパーウイッシュボーンを連結するこれは、サスペンションの上下動をコントロールして地上高を一定に保つことでダウンフォースを大幅に増強する。

　ブレーキは最終スペックからはほど遠いと感じる領域のひとつだった。プロトタイプは極めて強力なブレンボCCRカーボンセラミックを備えていたが、これと組み合わせたABSのセッティングが最適化されておらず、早期に介入してしまうのだ。しかもレーシングスピードからフル制動を何回か繰り返すとペダルの反応が明確にスポンジーになった。開発陣もこの現状はよく把握しており、生産型では4個のモーターに回生ブレーキを備えるなどして、制動性能を大幅に向上させるという。

　それにもうひとつ。全力走行をす

車重1.7tにしては驚くほど俊敏だ 懐の深い操縦性に私は感銘を受けた——。

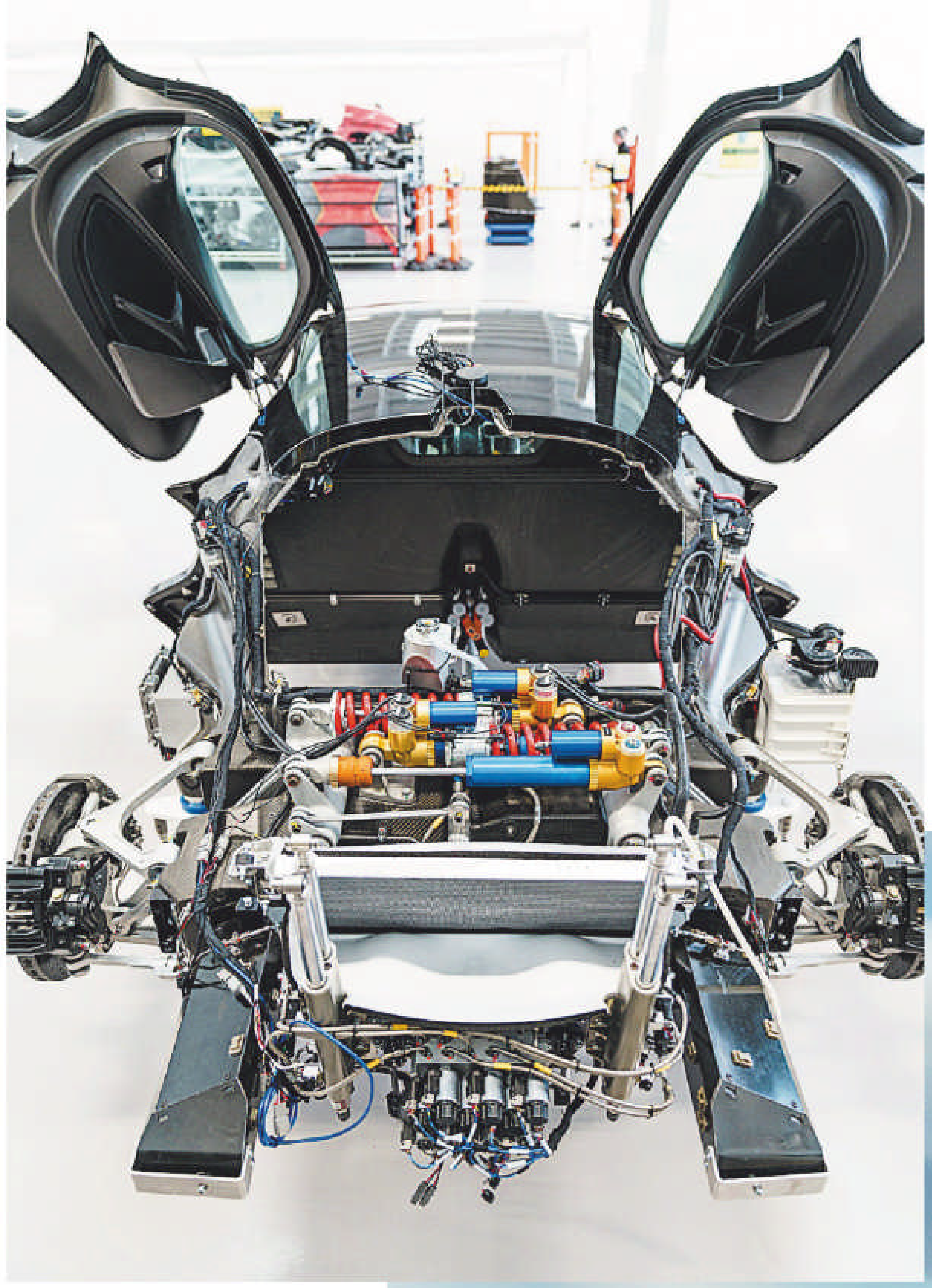
Lotus Evija



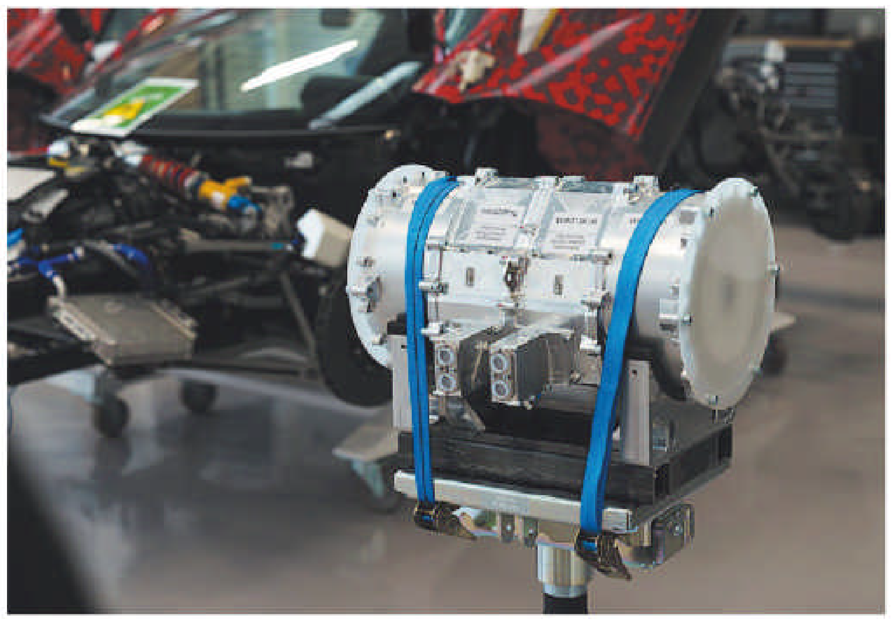
ると瞬く間にバッテリー充電量が減ってしまう。ロータスによれば、5段階あるドライビングモードのうち、もっとも温和しいモードで走らせた場合、WLTPモードで400㎞の航続距離を目標にしているというが、現状ではサーキットで思う存分走ると15分ともたずにバッテリー残量が枯渇する。ちなみにエヴァイヤは350kWの強力な充電器にも対応しており、これを使えば残量0%になる時間と、そこからの充電時間はほぼ同等になると技術陣は説明する。

エヴァイヤは価格200万ポンド（約3億円）と目される高価格車だけに、あらゆる快適装備が備わるが、それらを省略したプロトタイプからも、既存のハイパーカーとは一線を画す乗りやすさを前提に設計されているのがわかる。コクピットはこのセグメントの標準より広く、ヘッドルームも十分。サイドシルの幅が狭いので乗降性も良好だ。ラップアラウンド形状のウインドスクリーンと細身のAピラーがもたらす広く開けた前方視界は申し分ない。着座位置から左右のフェンダーの峰が目視できるので、車体をコースの適正な位置に置くのに役立つ。

エヴァイヤは素晴らしく有能なクルマで、技術上の傑作と申し上げる。ロータスは徹底した洗練性を追求して、乗り手になんら我慢を強いることなく走れるEVハイパーカーを完成させた。ロータスは同社にとって新境地であるカテゴリーで勝利を収めようと目論んでいる。未来はもう目の前だ。私たちに求められるのは、この新しいプロポーザルを受け入れる心の準備のみだ。



プッシュロッドが作動するインボードに横置きされたダンパー／スプリングユニットのメカニズムも美しい。最後部3本目がヒーブダンパー。

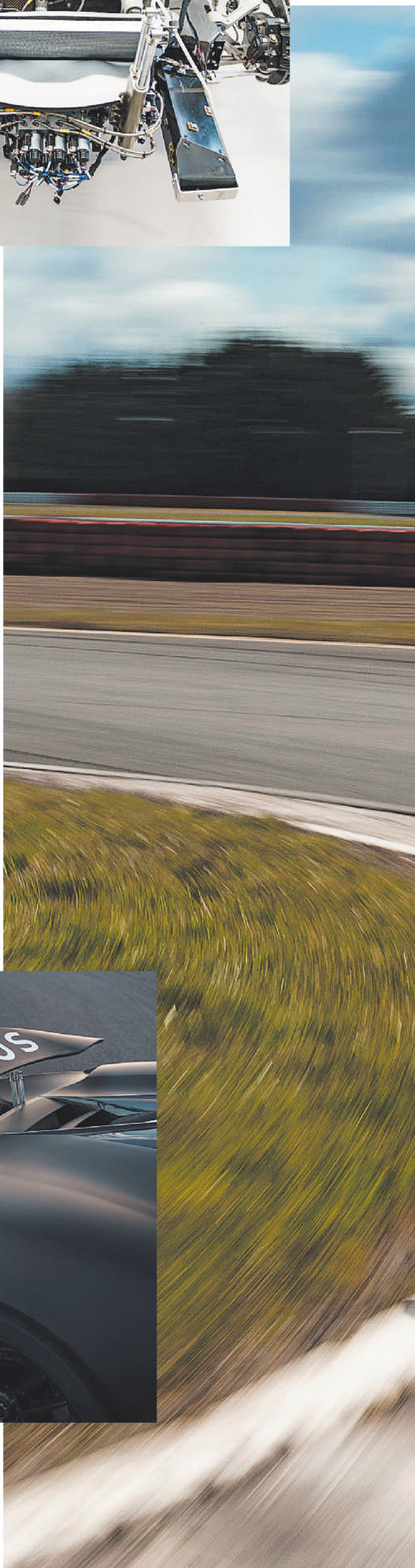


4輪に独立したモーターを備える。生産型では500psを発揮するが、今回試乗したプロトタイプではそれぞれ400psに抑えられた。



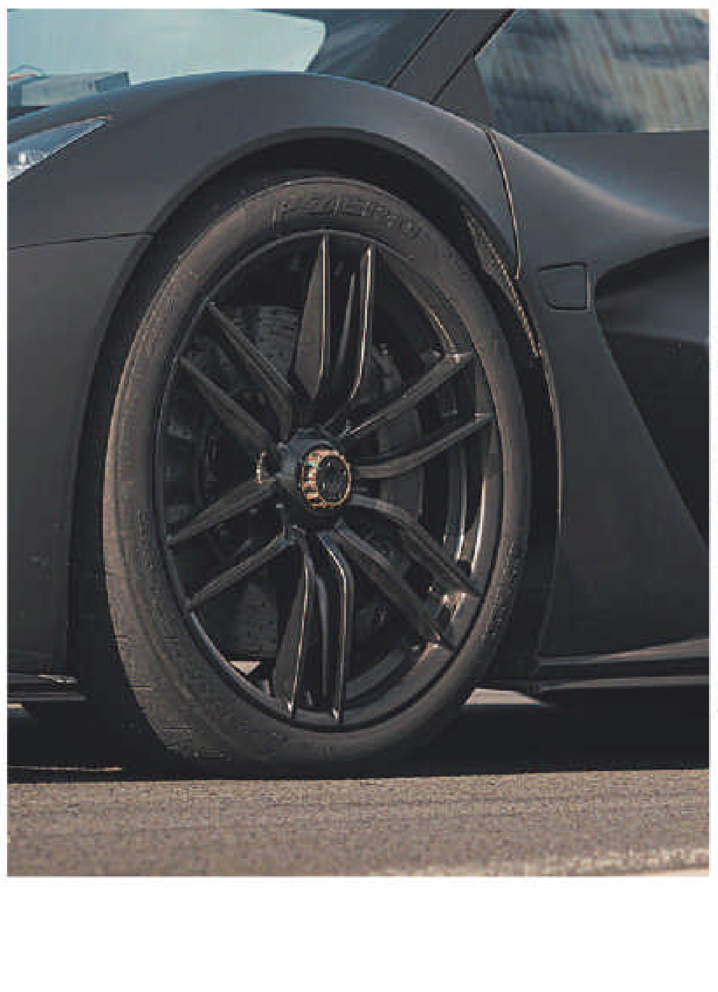
SPECIFICATIONS ロータス・エヴァイヤ・タイプ130

■ボディサイズ：全長4459×全幅2000×全高1122㎜　■車両重量：1680kg　■モーター：最高出力：2000kW（2682ps）　最大トルク：1700Nm（173.3kgm）　■駆動方式：AWD　■パフォーマンス　最高速度：320㎞/h以上　0→100㎞/h加速：3.0秒以下　■環境性能　航続距離：400㎞（WLTP）　■車両本体価格：170万ポンド（約2億4500万円）

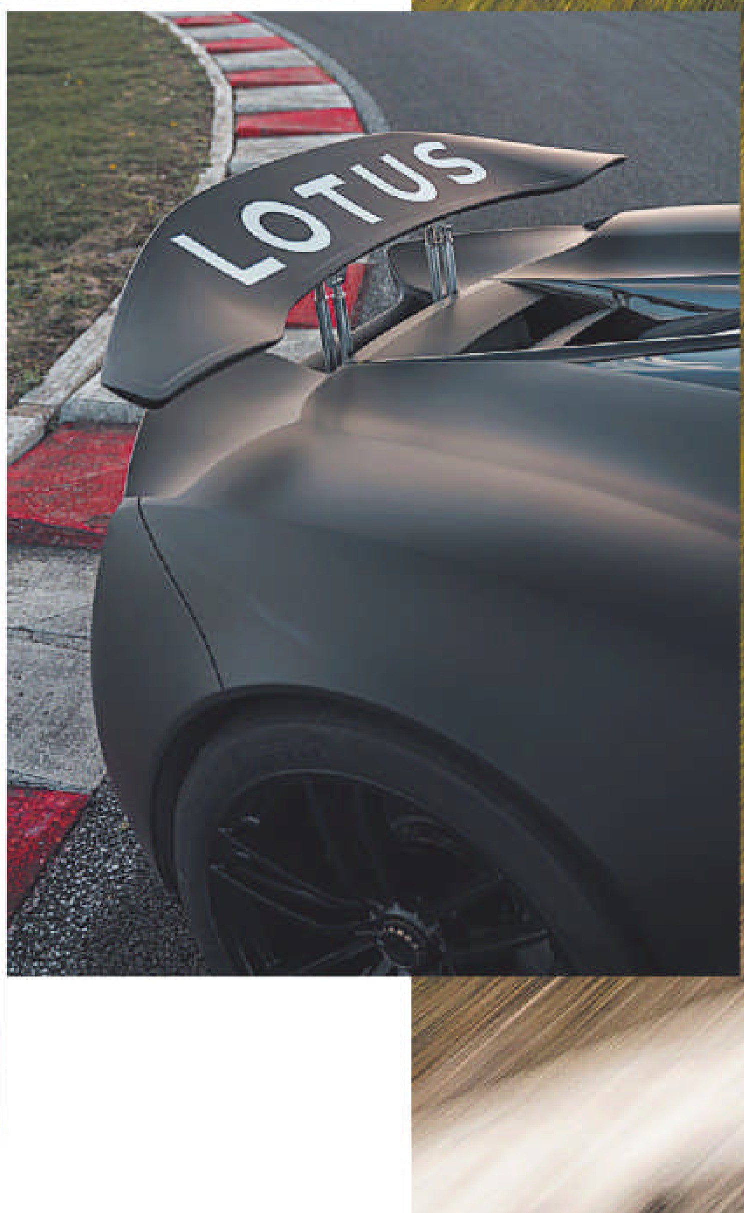




試乗したプロトタイプの後方視界はなきに等しい。生産型ではリヤカメラが捉えた画像をモニターに映すバーチャルミラーが備わるという。



↓プロトタイプが装着するタイヤはピレリPゼロトロフェオ。高いドライグリップを発揮するサーキット志向のタイヤだ。



→強大なダウンフォースを発揮するウイング。プロダクションモデルでは可変式となるが、開発車両では固定式とされた。

問い合わせ／ロータスコール ☎0120-371-222
http://www.lotus-cars.jp



継承と革新

BRITISH NOW

Morgan Plus Four

1950年の登場以来、モーガンで最も人気のあるプラスフォーが新型へと生まれ変わった。
先代からのデザインは継承しつつBMW製2ℓエンジンや新プラットフォームを
新たに採用することで、先代とはまったく別物のモデルへと進化を遂げた。

REPORT◉吉田拓生（*YOSHIDA Takuo*） PHOTO◉神村 聖（*KAMIMURA Satoshi*）



新世代のアルミニウム接着シャシーによるラインナップを整えつつあるモーガン。昨年はその第１弾としてＢＭＷ製のストレート６を搭載したプラスシックスが上陸。今回は新世代のスタンダードともいうべき直列４気筒エンジン搭載のプラスフォーが本邦デビューを果たした。

モーガンはイギリス中央部に位置する風光明媚な丘の街、グレート・マルヴァーンで１９０９年に誕生した歴史あるメイクスだ。創業から20年ほどは税金の安い３輪車、いわゆるラナバウト専門だったが、36年に同社初の４輪モデル４／４（フォーフォー）をデビューさせている。

４輪、４気筒を意味する４／４は鉄製のラダーフレームとスライディングピラーと呼ばれるモーガン独自のフロントサスペンション形式を固持したまま80年以上の長きにわたって造り続けられたのである。

アルミニウム接着シャシーを与えられた初めてのモーガンは20世紀の終わりにＧＴレーシングカー用として登場。レーシングの世界で熟成されたアルミ接着のシャシーは後に革新的なエアロエイトとしてプロダクション化されることになった。

現行のプラスシックスやプラスフォーが採用しているＣＸジェネレーションと呼ばれる単体重量97kgのシャシーはアルミ接着モーガンの第２世代。ちなみにＣＸとはローマ数字で１１０を表し、モーガン創業１１０年目の登場を意味している。

モーガンはタイムトンネルから抜け出してきたようなノスタルジックな背景を売りにしているスポーツカーメーカーであり、彼らは自らの価値をよく理解している。２５８psを発揮するＢＭＷ製ターボエンジンを搭載し、４輪独立のサスペンション



Morgan Plus Four

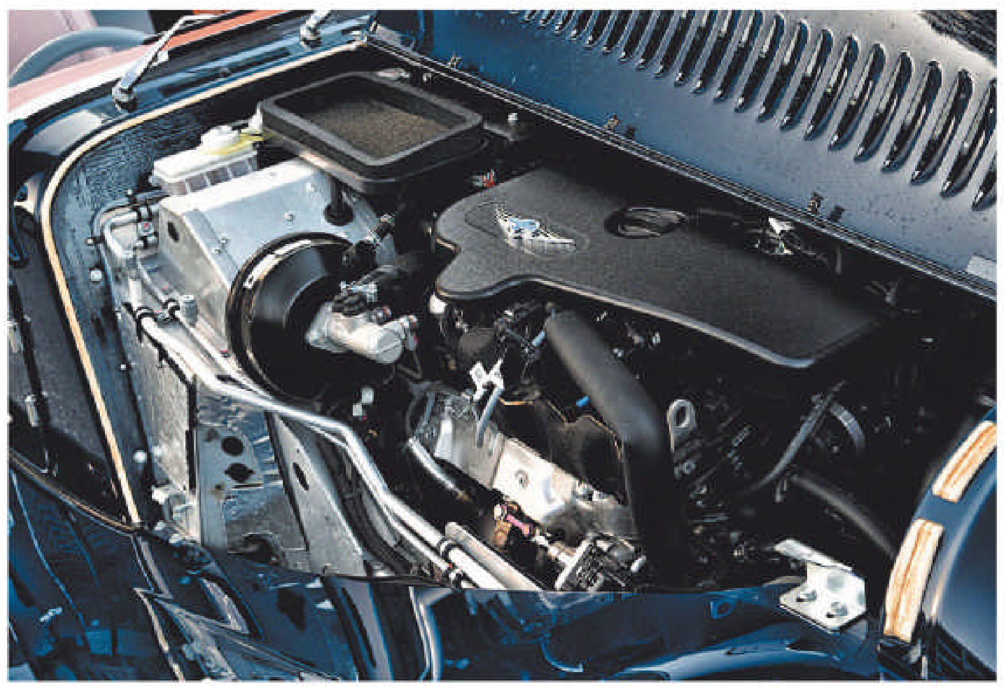


を内包している新型プラスフォーでも、その見た目はクラシカルな往年のモーガンそのものに見える。

プラスフォーのスタイリングの中で唯一、21世紀を感じさせる部分はヘッドランプ内に仕込まれた横一線のLEDライトだが、ここには「ただクラシカルなだけをよしとはしない」英国人のプライドが見て取れる。

モーガンはシャシーとボディパネルを木骨によって結び付ける往年の手法が有名で、これはシャシーがアルミ接着になった現行モデルにも受け継がれている。木骨はボディと同色にペイントされているので目立たないのだが、よく見るとドア開口部やボンネット内の端々に木目が浮き出て見えるから面白い。

だが昨年試乗したプラスシックスは、そんなモーガンの構造的なノスタルジーをハンマーで叩き壊すほどのインパクトを秘めていた。335psを発揮するBMWのB58ユニット（Z4やスープラと一緒）と1・1t





258ps/400Nmを発生するBMW製2ℓ直列4気筒ターボエンジンを搭載する。0→100km/h加速は5.2秒（MTモデル）を誇る。装着タイヤはAVON ZV7だ。

SPECIFICATIONS モーガン・プラスフォー

■ボディサイズ：全長3830×全幅1650×全高1250㎜　ホイールベース：―㎜　■乾燥重量：1013kg　■エンジン：直列4気筒DOHCターボ　総排気量：1998cc　最高出力：190kW（258ps）／4400rpm　最大トルク：350Nm（35.7kgm）／1000～5000rpm　■トランスミッション：6速MT　■駆動方式：RWD　■サスペンション形式：Ⓕ&Ⓡダブルウイッシュボーン　■ブレーキ：Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ：Ⓕ&Ⓡ205/60R15　■パフォーマンス　0→100km/h加速：5.2秒　最高速度：240km/h　■車両本体価格：1155万円

弱という軽量シャシーの組み合わせは驚異的で、ウェイストゲートバルブを頻繁に唸らせながら、切り裂くような加速が襲ってくる。大胆なパワー変動をしっかり受け止め、ミシリとも言わないアルミシャシーのポテンシャルにも心底驚かされた。

スポーツカーとしては感動したプラスシックスだが、モーガンにノスタルジーを求めた場合には手放しで喜べない。シックスに乗ったその日から、筆者の関心は4気筒モデルに向けられていた。

プラスフォーの走り始めの印象は「軽い！」だった。プラスシックスに対して、車体全体はもちろんだが、主に鼻先が軽い。おまけにタイヤが細い分だけハンドリングも軽く、乗り心地も柔らかい。ここまでは想像していた通りの感触といえる。

数値的には車重が約60kg差で、タイヤサイズは前225、後245かつ35扁平という過激なシックスに対し、フォーは前後とも205幅で60扁平。攻めまくったシックスに対し、フォーは往年のモーガンファンを瞬時に納得させられる優しさで満たされている。車幅に関してもタイヤの関係で10㎝程度フォーの方が狭く、5ナンバー枠に収まっている点も古風な感じがする。

一方、あれ？　っと思ったのはBMW製のB48、2ℓターボエンジンだった。レスポンスが妙に眠いのだ。そこでS＋（スポーツプラス）モードにしてみると眠さは払拭されたが、スペックほどのパワー（258ps）は感じられない。これはエンジンの問題ではなく、ギヤ比がとても高いせいだとわかった。

ギヤボックスは8速ATと6速MTから選べ、試乗車は後者だった。そのギヤ比がどれくらい高いのかというと、6速でリミットまで回すと時速400㎞／hをオーバーするほど。これは急激にパワーが覚醒するターボのアンナチュラルな印象を抑える役目を果たしているのだが、これを「シャキッとしない」と感じる人もいるだろう。

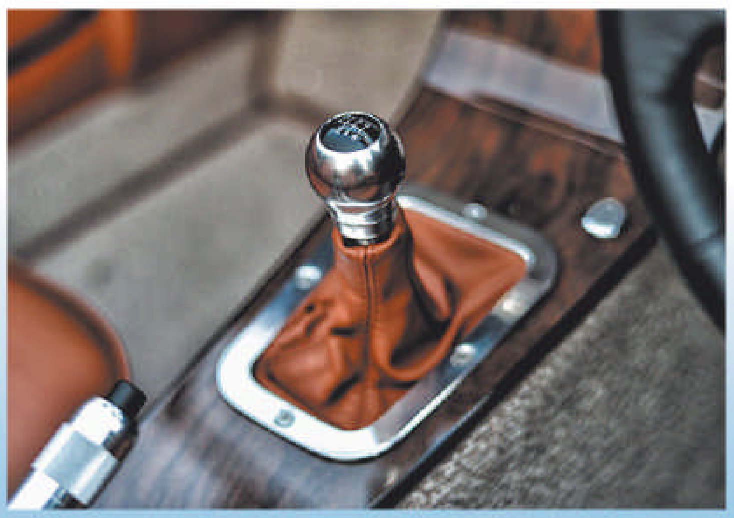
実は排ガス規制の関係もあってファイナルが高く設定されているらしいのだが、筆者はこのまろやかな性格が嫌いではない。もっと直情的な走りを楽しみたいのであればプラスシックスを選べばいいので、モーガンのラインナップの中ではちゃんと棲み分けができているのである。

アルミ接着シャシーと4輪独立となったサスペンションの相性は上々で、当然のことながら燃費もいい。プラスフォーはまさにツアラーといった印象で、このまま下道でロングドライブに出たくなる。

先ほど「のんびり」と書いたが、それも3000rpmあたりでシフトアップした場合の話で、リミットまで回せば1t少々の車重と相まって4気筒スポーツカーとしてはトップレベルの速さを誇る。プラスフォーの登場で、モーガン110年目の進化が本物であると確認できた。

新生プラスフォーの登場によって、モーガン110年目の進化は完成した。





ウッドとレザーを多用したクラシカルなインテリア。トランスミッションは6速MTと8速ATのどちらかを選択することができる。



→新世代のCXジェネレーションプラットフォームを採用したことで、先代より広い室内を実現。



問い合わせ　モーガン・カーズ・ジャパン　エスシーアイ　https://www.morgan-cars.jp



BRITISH NOW

頂点の味

Bentley Continental GT Speed

コンチネンタルGTに伝統の「スピード」が追加された。6ℓのW型12気筒エンジンは標準モデルより24ps高い659psを発揮し、最高速度はなんと335km/hに達する。内外装には数々の専用装備が施された、ベントレーのフラッグシップクーペである。

REPORT◉Paul HORRELL　PHOTO◉Bentley Motors Limited
TRANSLATION◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）

「サーキット専用車ではないのですが、今回は致し方ありません」同行したベントレーのスタッフがそう言う。私がコンチネンタルGTスピードを試乗した時点では、まだ公道を走れる型式認定が取れていなかった。そこで彼らはシルバーストーンのグランプリサーキットを借り切ってくれたのだ。結果的にそれ



は大成功だった。

シャシーは数多くの電子制御装置でコントロールされるが、伝えてくるフィールは自然でデジタル感は一切ない。４ＷＤの豪華クーペでありながら、タイヤから盛大なスモークを上げてスライドさせることも可能。「史上最もダイナミックなベントレー」というメーカーの謳い文句に私は大きく頷いた。

６ℓＷ12ツインターボの最高出力は６５９psに向上し、９００Nmの最大トルクは標準型と同値のまま、８速ＤＣＴの変速スピードが速められている。結果としてＧＴスピードは恐るべき動力性能を得た。０→１００km／h加速は３・６秒、最高速は３３５km／hに達する。

一方、ＧＴスピードに独特のキャラクターをもたらしているのがシャシーのテクノロジーで、その代表例が４輪操舵（４ＷＳ）とベントレーでは初採用の電子制御リヤデフ、そして世界最大と謳われるカーボンセラミックディスク（オプション）である。同時にステアリングギヤ比が速くなり、可変センターデフがリヤ寄りにトルクを配分する。

一連の電子制御装置は個別にモード設定できるが、私はベントレーの技術陣がいかにこれらを一体化したのかに注目したので、既定モードの「コンフォート」「ベントレー」「スポーツ」を順に試すことにした。

まずはベントレーモードでコースイン。高速コーナーで足もとが非常にしっかりしているのが際立つ。ターンインではごく軽いアンダーステアを示し、エイペックス通過以降もデフのロック率は比較的高いまま、ドライバーは直線に向けてノーズに狙いを定める。後輪の舵角は前輪と同位相なので旋回姿勢は安定している。ステアリングは正確で、ボディはフラットな姿勢を保つ。



低速コーナーでは4WSが逆位相になり、標準型コンチネンタルより動きが俊敏だ。エイペックスを通過してスロットルを踏み込むと、タイヤのグリップを簡単に負かすほど強大なトルクが炸裂するが、姿勢が破綻するのをESPが巧みに防ぐ。確かにこうした場面では重い車重を意識させられるが、入力に対する反応が予測可能なので自信をもって操縦できる。

スポーツに切り替えると、GTスピードの性格がガラリと変わる。駆動配分が後輪寄りになるのに合わせてリヤデフのセットアップが変わり、ダンパーの減衰力が高まる。私の経験では、どのドライブモードを選んでも各コンポーネントの調和が取れていないと感じるクルマが多い。例えばソフトモードでは無闇にダンパーが柔らかく、スポーツでは乗り心地が荒くなるだけで全然スポーティではないといった具合だ。

GTスピードは違う。スポーツでも調和が取れていて自然だが、ベントレーモードよりはるかに活気に富み、操舵系が機敏に反応する。ターンインでスロットルを緩めるとノーズがエイペックスに向けてスッとインを向く。と同時にテールが軽く外に振れる。ここでスロットルを踏み込むとかすかなオーバーステアを保ったまま一定の円弧を描いてコーナーをクリアできる。

私はこれに気をよくしてESPをカットオフした。これでGTスピードは完全なドリフトマシンに変身する。正直に言うが、私はそれまでESPが裏方で果たしていた大きな役割をわかっていなかった。この日の試乗で初めて本格的にテールアウトの姿勢に持ってい

モードを変えるとハンドリングは激変する ただし入力に忠実なことに変わりはない。



↑W型12気筒は通常モデルより24psアップの659psを発揮。駆動方式は同じくAWDだが、前後トルク配分やトラクション制御も見直されている。



グリルなどをブラック仕上げとして精悍さをアップ。フロントフェンダーにはSpeedのエンブレムが装着される。先日コンバーチブルも発表された。





カーボン製のフロントリップやサイドスカートも装備。サイドシルにはSpeedのロゴ入りプレートが装着される。





→22インチのホイールはスピードの専用デザイン。10ポットのフロントブレーキにカーボンシリコンカーバイトディスクを装備。

ったときも、4WDが働いてそのまま車両を前に引っ張ってくれるものと思い込んでいた。甘かった。私は見事にスピンをしでかしたのだ。幸いにもボディはどこにも接触していない。これでひとつ教訓を得た。GTスピードでモードを変えるとハンドリングは激変する。ただし乗り手の入力に忠実なことに変わりはない。重要なのはモードに合った乗り方だ。

カーボンセラミックブレーキにもぜひ触れておきたい。シルバーストーンの長い直線では220km/hに達した。そこからフル制動を敢行してもこのブレーキは恐るべき筋力を発揮してスピードを減じていく。しかもラップの途中でクールダウンを要することなく、何度でも完璧な制動力を繰り返せるのには感心した。ややスピードを落とさざるを得ない周回があったのは、公道用タイヤがオーバーヒートしたからだった。

ロードカーとしての資質を確かめるのに、パドック外周路をベントレーモードで走ってみた。低速時の乗り心地はジェントルそのもの。ここでは3室のエアサスペンションがモノを言う。サーキットでは1室のみが機能して有効なスプリングレートを高めるが、不整路では3室すべてにエアが入って柔らかな乗り心地を提供する。タイヤ騒音と風切り音もよく抑えられている。

試乗を終えてあらためて室内を眺めると、GTスピードにはベントレーをベントレーたらしめている要素がすべて備わっていると実感する。極上の素材、入念なステッチ、金属の塊から削り出したコントロール類。これは紛う方なきラグジュアリーGTだ。ヨーロッパ大陸を楽々と横断できる一方で、週末お気に入りの山道に持ち込めば素晴らしい運動性能を発揮する。私は今、この新しいベントレーでロングツーリングに乗り出す日を待ちきれない思いでいる。



↑助手席前に専用ロゴを装着。パネルは様々な選択肢から選べる。8速DCTはスポーツモードでの変速スピードが2倍となった。



←ダイヤモンドステッチが施されるレザーシートも多くの素材やカラーが用意される。ヘッドレストにSpeedの刺繍が入る。

Bentley Continental GT Speed



SPECIFICATIONS ベントレー・コンチネンタルGTスピード

■ボディサイズ：全長4850×全幅ー×全高1405㎜　ホイールベース：2851㎜　■車両重量：2273kg　■エンジン：W型12気筒DOHCツインターボ　総排気量：5950cc　最高出力：485kW（659ps）／5000〜6000rpm　最大トルク：900Nm（86.7kgm）／1500〜5000rpm　■トランスミッション：8速DCT　■駆動方式：AWD　■サスペンション形式：Ⓕ＆Ⓡマルチリンク　■ブレーキ：Ⓕ＆Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ：Ⓕ285/45R21 Ⓡ315/40ZR21　■パフォーマンス　0→100km/h加速：3.6秒　最高速度：335km/h　■価格：3390万円

問い合わせ／ベントレーコール　0120-97-7797　https://www.bentleymotors.jp/


ZARA
品川353
せ・5 50

BRITISH NOW

重厚感に潜む軽やかさ

本来なら経済的に成功しないと味わうことのできないラグジュアリーカーを、ほんの少し、しかしいち早く味見することができるのが我々の仕事のささやかな役得だ。回数を重ねるといくらかは慣れるものの、クルマの進化と洗練が止まらないため、何年やっていても感動する。

　最新の役得はベントレーの最新モデル、フライングスパーV8だ。緊急事態宣言下、まったくもって満たされない生活を続けているが、贅沢な車内で過ごしたこの時間だけは格別に充実していた。その分、その後のJR山手線車内で味わう感情の高低差も大きいのだが。

　緑青（銅が酸化して錆びた色）を意味する「パティーナ」と名付けられたボディカラーは、派手にも地味にも見える不思議な色合い。光の量や角度が変わる度に違う色に見える。ブラックラインスペックというオプションによって、通常はクロームのフロントグリルやフライングBなどのパーツがブラックにペイントされる。麗しい淑女とたくましい紳士が同居している。

　外観で特徴的なのは、フロントフエンダーからリヤに向かって走るキャラクターラインと、リヤフェンダーの盛り上がりを表現するキャラクターラインの端と端が、リヤドア上部で近づくものの、微妙な角度の違いによって交わることなく消滅する部分だ。ベントレーの高度なプレス技術によって、ボディのあらゆる凹凸が艶かしく、キャラクターラインはどれも指が切れそうなほどシャープだ。ラグジュアリーとはハイパワーとウッドとレザーだけではないという同社の主張だろうか。

　VWグループのプレミアムブランドがこぞって用い、実績十分の3996cc V型8気筒DOHCツインターボエンジンが載る。8速DCTとの組み合わせ。ポルシェやアウディが調教すると獰猛な野獣のようなこのエンジンだが、ベントレーが躾けると主人が命じない限りは決して吠えるこ



Bentley Flying Spur V8

はじめにW12エンジン、次いでV8エンジンというのは、近年のベントレーの勝利の方程式だ。彼らのV8モデルに接すると、毎度、重い鎧を脱いで自由度が増したような気分を味わうことができる。今回もそうだった。依然として2tを優に超える重量級モデルでありながら、すべての動きに軽やかさを感じるのだ。

REPORT◉塩見　智（*SHIOMI Satoshi*）　PHOTO◉市　健治（*ICHI Kenji*）



V8とW12の違いはエンジンの存在を感じさせるかどうかだ。

とはない。街なかの移動であれば、アイドリングに毛が生えたような回転数を保ったまま、となると当然静かなままで十分な加速力を見せる。

　主人が望んでそう命じれば、全長５２３５㎜、車体重量２４８０kgという巨体をものともしない俊足っぷりで応えてくれる。回しても回さなくてもよいエンジンだ。なお低負荷時（トルクが２３５Nm未満で、エンジン回転が３０００ｒｐｍ未満の場合）には４気筒が休止しているが、一度も切り替えに気づくことはできなかった。

　力強いだけでなく、サイズからは想像できないほどに身のこなしが軽やかなことに驚かされた。重厚だが軽快。特に低速域で前輪と逆位相にステアする後輪の効果が大きい。交差点で右左折する際、ふたまわりほど小さいクルマを動かしているような感覚になる。車庫入れ時にも重宝する。ラグジュアリーカーのまごついた動きは、見るのも見られるのも辛いもの。

　12気筒モデルと8気筒モデルはどう違うか。観念的だが、エンジンの存在を感じさせるかどうかの違いだと感じた。12気筒エンジンは8気筒エンジンよりも存在を感じにくい。途方もないパワーを生み出す得体の知れない塊が載っている感じ。それに対し8気筒エンジンは音や振動を感知できないわけではなく、高性能な機械を感じさせる。味も素っ気もない言い方をすれば、12気筒のほうがパワフルだが、重いので、速さはさほど変わらないのではないか。

　このクルマの乗り心地が快適であることをあらためて報告する必要はないが、どう快適かを伝えるならば、基本的にはソフト。路面の不整部分を通過した際の振動は3チャンバーのエアサスがきめこまやかに吸収し、角を丸められたのちに最小限の情報として乗員に伝えられる。





アルミ鋳造ブロックのVバンク内にターボチャージャーと触媒コンバーターを配置した現代的なV8ツインターボエンジンは、リッターあたり135psを発するハイチューンエンジンでありながら2000～4500rpmの広範囲で770Nmの最大トルクを発するフレキシブルさを持ち合わせる。テスト車には22インチのマリナードライビングスペックのオプションホイールが装着されていた。









夜が似合うフライングスパーのインテリア。センターパネルの3連メーターが並んでいる部分は回転して大型モニターを表示させせることもできる。前後シートにはベントレーおなじみのダイヤモンドキルティングが施される。リヤシートは背もたれの角度を調整できる。テスト車は5人乗り仕様だが、フロントコンソールがリヤまで伸びている4人乗り仕様も選べる。

それでいて船のようにゆらゆらとした乗り心地ではなく、フラットネスが保たれたメリハリのある乗り味で、高速道路で飛ばそうという気にならないという昔のラグジュアリーカーの部類ではなく、ガンガンに飛ばしたくなる。ソフトでありながらフラットネスが保たれた乗り心地を実現しているのは、アンチロールバーの効果を電子制御でコントロールするダイナミックライドシステムが備わるからでもあるはず。ボディや足まわりといった基本部分を煮詰めたうえで電子制御を駆使する抜かりなさが現代のラグジュアリーカーの特徴だ。

　ベントレーは先日、４年後の２０２５年にブランド初のＢＥＶを発売し、その翌年にラインナップのすべてをＰＨＶとＢＥＶとすることを宣言した。そして30年に全モデルがＢＥＶとなるとも。

　あと９年で本当にそれが実現できるのだろうか。そしてベントレーの顧客の多くがそれを求めているかどうかも疑問だが、ベントレーがＢＥＶをつくったらどうなるのか、興味深く、見てみたいとも思う。

　すでに静かな車内はどうなるのか。すでにウルトラスムーズな加減速はどうなるのか。というのも、基本的にＢＥＶはどこが造っても静かでスムーズだ。それをベントレーが造ったらどうなるのか。〝その日〟がくるまで、極上のエンジンを味わおうではないか。



Bentley Flying Spur V8



SPECIFICATIONS ベントレー・フライングスパーV8

■ボディサイズ:全長5325×全幅1990×全高1490㎜　ホイールベース:3195㎜　■車両重量:2480kg　■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ　総排気量:3996cc　最高出力:404kW(550ps)／5750〜6000rpm　最大トルク:770Nm／2000〜4500rpm　■トランスミッション:8速DCT　■駆動方式:4WD　■サスペンション形式:Ⓕ&Ⓡマルチリンク　■ブレーキ:Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ:Ⓕ265/45ZR20 Ⓡ295/40ZR20　■パフォーマンス　0→100km/h加速:4.1秒　最高速度:318km/h　■車両本体価格:2350万円





フロントから伸びるキャラクターラインとリヤフェンダー上部を走るキャラクターライン。2本はリヤドア上で接近するものの、交わることなくボディに溶け込む。フロントの格納式フライングBのマスコットは羽根の部分が光る。

問い合わせ／ベントレーコール　0120-97-7797　https://www.bentleymotors.jp/



素早い所作で

BRITISH NOW

Aston Martin Vantage Roadster

高い運動性能を誇るスポーツコンバーチブル、ヴァンテージ・ロードスター。昨年デビューの際にフロントグリルを2種類から選択できるようになったが、今回新たな選択肢となるベーングリルを装着した1台に試乗した。

REPORT◉渡辺敏史（*WATANABE Toshifumi*）　PHOTO◉平野　陽（*HIRANO Akio*）

1950年代以降、アストンマーティン流のハイパフォーマンスを示す符号として用いられてきた「ヴァンテージ」。英語で優位や優越という意を持つそれは、ヴィラージュをベースとした高性能モデルの生産が終了した99年以降は封印されていた。それに代わるように現れたのがヴァンテージより一層強い征服の意を持つ「ヴァンキッシュ」だ。

巷では21世紀のアストンマーティンを代表する符号はそれになるのかという見立てもあった。が、05年にヴァンテージは独立したモデル名として復活を遂げる。最もコンパクト、そして最もスポーティという明快な趣旨に沿ってヴァンテージは活躍の場をサーキットにも広げ、GTカテゴリーにおいて数々の栄光をアストンマーティンにもたらした。

18年にフルモデルチェンジを受けた現行ヴァンテージも、レースフィールドに最も近いアストンマーティンというポジションを継承している。昨年のル・マン24時間レースでクラス優勝を果たし、WECでもGTクラスでタイトルを獲得した。ワークスとしてのレース活動はF1に移ったが、カスタマーサポートという形でGTカテゴリーは継続することになる。ちなみに今年のF1のセーフティカーを担うのもヴァンテージだ。

こういったガチのバックボーンと、多くの人がアストンマーティンに抱くブランドイメージ＝ラグジュアリースポーツとの間に乖離があるとい



うのが、ビジネス面におけるヴァンテージの悩みどころだったのかもしれない。そのイメージを後者側に寄せるべく、昨年のロードスター投入時から用意されたのがベーングリルのバンパーフェイシアだ。

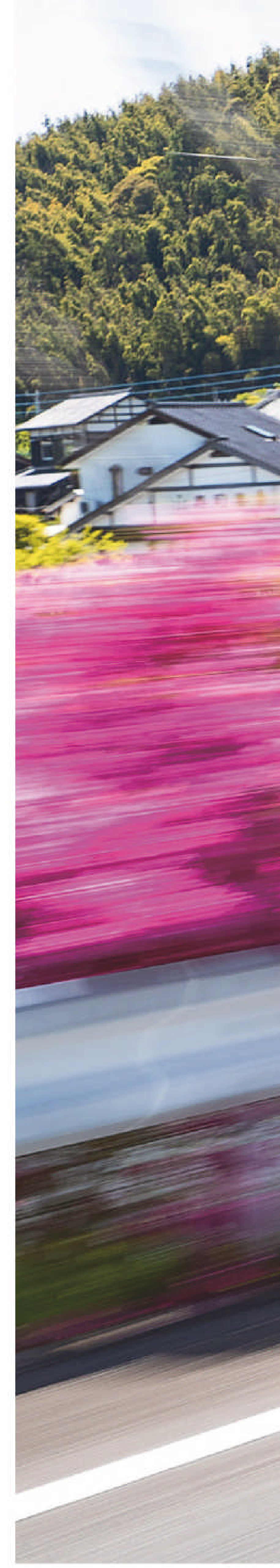
横方向に伸びる金属製のルーバーが強調され、併せて凸型グリルの周縁やリップ部の形状もプレーンな処理となったその表情は、確かに従来のレーシーなメッシュグリルとは異なるトラッドな雰囲気をヴァンテージにもたらしている。広報写真では目にしていたものの、今回始めて現物に対面し、ここまで印象が異なるものかと驚かされた。

ヴァンテージシリーズのスペックに発表以来の大きな変化はない。メルセデスAMGから供給を受け、独自のチューニングが施された4ℓV8ユニットは510ps／685Nmを発揮、そのパワーはトランスアクスルで配されたZF製の8速ATを介して後輪にアウトプットする。0→100km／h加速は3・8秒、最高速は306km／hとなる。

登場当初に乗ったヴァンテージはそのフットワークもいかにも体育会系なハードさで、パワーをガンガン掛けて走ればしなやかに動くものの、常速域では粗さがやや目立つ仕上がりだった。その力みが抜けたというイメージだろうか、今回の試乗車では屋根開き物という要件を差し引いても低速域からの乗り心地は洗練され、バネ下の路面追従性も明らかに向上していた。表立って何かが変更されたという情報はないが、造り込みの精度確度が高まっての結果……と、手作業工程も多いこの手のクルマにはままある話だ。

オープン化によるハンドリングの変化は微細だ。というより、アンジュレーションをしなやかに受け止めるなどむしろワインディング適性はこちらの方が高い。ともあれ後輪側のどっしりした安定感はFRらしからぬもので、電子制御デフによる旋回能力の向上ぶりもきっちりスロットルワークで引き出せる。独自のマネジメントが施されたV8はアクセルのツキが良く、回転域を気にすることなく実効的なパワーがラグなくもたらされるところも美味しい。そのサウンドは、回すほどに粒立ち細かく高音が揃っていくというよりも、ドスの効いた中低音の存在感が増していく男臭いキャラクターだ。この野味にイギリスのスポーツカーらしい精神性を感じる人も多いだろう。

スパルタンなスポーツカーという一面が強く現れていたヴァンテージに備わったGT的な包容力。ベーングリルはそれを外観から物語るアイテムというわけだ。







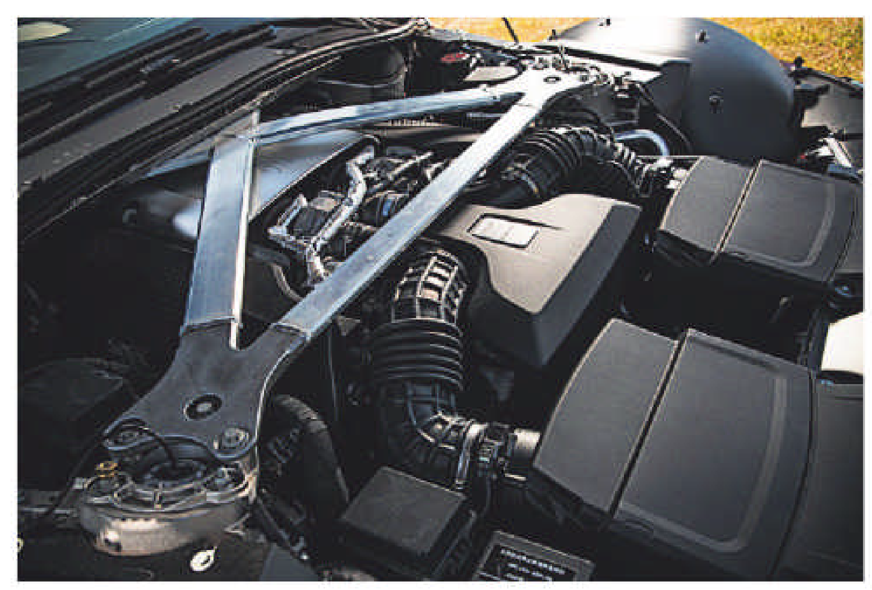


クーペと大きく変わることのないインテリア。物理スイッチを多用しており操作性はいい。ソフトトップの開閉スイッチはドアに配置されるミラー調整スイッチの後方にある。



SPECIFICATIONS アストンマーティン・ヴァンテージ・ロードスター

■ボディサイズ：全長4465×全幅1942×全高1273㎜　ホイールベース：2704㎜　■車両重量：1628kg　■エンジン：V型8気筒DOHCツインターボ　総排気量：3982cc　最高出力：375kW(510ps)／6000rpm　最大トルク：685Nm／2000〜5000rpm　■トランスミッション：8速AT　■駆動方式：RWD　■サスペンション：Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク　■ブレーキ：Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ：Ⓕ255/40ZR20 Ⓡ295/35ZR20　■環境性能(EU複合)　CO_2排出量：262g/km　燃料消費量：8.6km/ℓ　■パフォーマンス　最高速度：306km/h　0→100km/h加速：3.8秒　■車両本体価格：2159万9000円



すでに馴染んだ感のあるAMG製4ℓV8ツインターボエンジン。フェンダーまで開くフードを開けると、バルクヘッドに食い込むV8に圧倒される。



↑Z字型に折りたたまれるコンパクトなソフトトップはオープン時6.7秒、クローズ時6.8秒で作動する。50km/h以下なら走行中でも開閉可能だ。





試乗車が装着するホイールはスノーフレーク・グロスブラック・ダイヤモンド旋削仕上げ。キャリパーはイエロー以外に様々な色を選択できる。

公式サイト／アストンマーティン・ジャパン・リミテッド ☎03-5797-7281 http://www.astonmartin.com/ja



「ヴァルハラにはAMG製V8を搭載します」

BRITISH NOW

SPECIAL INTERVIEW

REPORT◉大谷達也（*OTANI Tatsuya*）
PHOTO◉Aston Martin Lagonda

Aston Martin Lagonda Chief Executive Officer

TOBIAS MOERS

トビアス・ムーアス

アストンマーティンラゴンダCEO

2020年8月にアストンマーティンのCEOに就いたトビアス・ムーアス。彼は25年に渡りダイムラーに所属し、直近ではメルセデスAMGのCEOを務めていた人物である。新たなモデルラインナップを構築しようとしているアストンマーティン。その中で、彼はどのような戦略を描いているのだろうか。

アストンマーティンのCEOとなったトビアス・ムーアスとコンピューター・スクリーン越しに顔を合わせるのは、4月のグループインタビューに続いてこれが2回目。前回、私は「AMG時代に比べてムーアスの表情が穏やかになった」と感じていたので、単独インタビューとなった今回、その印象を彼に伝えてみたところ、こんな答えが返ってきた。

「きっと、それは私が疲れ切っているからでしょう（笑）。ただし、それと同時にいまは希望に満ちた時期でもあり、アストンマーティンの未来に大いなる自信を抱いています」

ムーアスが同社CEOに着任したのは昨年8月のこと。それからの10ヵ月間で彼は社内の在庫を一掃し、顧客からのオーダーに応じて生産する体制に一新。会社全体の大幅な効率化を図ったと言明する。

「とにかく忙しい毎日でした」とムーアス。「スポーツカーの生産を昨年9月まで休止し、3000台もあった在庫をディスカウントせずに売り切りました。いまは顧客のオーダーにあわせて生産する体制を取り戻しています。おかげで平均販売価格は本来あるべき水準に戻り、リセールバリューも上昇しています」

体制を立て直したムーアスが間髪置かずに着手したのが現行モデルの強化と開発計画の策定だった。

まず、現行モデルのテコ入れについては次のように語った。

「ヴァンテージにはフェイスリフト

を施して2つの仕様を用意します。DB11についても追加モデルを設定する予定です」

さらにはAMGのP3プラットフォーム（V8エンジンをフロントに、モーターをリヤに搭載する新開発のPHVシステム）を採用する可能性についても言及したが、外紙によればこれは2023年にも登場するDBXのPHV版に搭載される模様。一方でDBXのプラットフォームを用いた新たなラグジュアリーモデルを開発する計画もあるようだ。また、現行のV12エンジンは今後もできる限り生産を継続していくが、ヴァンテージのMTモデルはフェイスリフトのタイミングでラインナップから消えるらしい。

これらと並行して導入されるのが、ヴァルキリーに続く形でデビューするヴァルハラやヴァンキッシュなどのミッドエンジン・ピュアスポーツカーである。これはローレンス・ストロール会長の肝いりで推進されている計画だが、新開発のV6エンジンにハイブリッドを組み合わせたパワートレインを搭載する当初の方針は一旦白紙に戻されたようだ。

「V6エンジンの開発をキャンセルし、AMG製V8を搭載することにしました。このため現在、大規模な設計変更を実施しているところです」

なぜ、ムーアスはV6エンジン計画の中止を決定したのか？

「もしもV6エンジンが完成していたら、それをお蔵入りにしたりはしません。私がアストンにやってきたとき、V6エンジンはまだコンセプトの段階で、開発には多額な投資が必要でした」

ムーアスが新エンジンの開発を中止した理由は明快だった。

「アストンマーティンにはやるべき課題が山積しています。現在はメルセデス製を流用しているドライバーズ・インターフェイスは専用のものに切り替えます。コネクテッドサービスも独自のシステムを構築します。いま手元にある資金はこれらのために費やされるべきなので、V6エンジンの開発は凍結しました」

なお、前述のとおりミッドシップモデルにはAMG製V8を積むが、そのチューニングやハイブリッドシステムはアストンマーティン自身の手で開発するという。アストン株の20%を所有するAMGとの関係は今後も維持するものの、独自性が必要とされる部分は積極的に開発するのがムーアス流だ。

この先に控えているのが大胆な電動化計画である。「2030年までに全ポートフォリオの90%を電動化します。このうち40～45%はハイブリッドモデルで、その中心はミッドエンジン・プログラムとなります。また、全体の45～55%程度はフルEVになる見通しです。残る10%は引き続き内燃機関を搭載しますが、これはサーキット専用モデルになる可能性が高いと考えています」

つまり、当面はミッドエンジン・プログラム、DB11やヴァンテージなどのフロントエンジン・スポーツカー、そしてDBXベースのラグジュアリーカーがポートフォリオの3本柱となるが、ミッドエンジン・プログラム以外のモデルはフルモデルチェンジのタイミングで順次フルEVに置き換わっていくのだろう。

ここまで全速力で走り続けてきたムーアス。彼が本当の意味でリラックスできるのは、もう少し先のことになりそうだ。



次世代アストンマーティンを象徴する存在であるヴァルハラ。パワーユニットは1000psを発揮するV6ハイブリッドとされていたが、AMG製V8ハイブリッドへと変更されるという。

無二の存在として

ULTIMATE EV

REPORT◉Paul HORRELL
PHOTO◉Porsche AG
TRANSLATION◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）

ステーションワゴンの有用性があって、荒野も走れる超パワフルなEV。ポルシェ・タイカンクロスツーリスモはこれといったライバルのないユニークな1台だ。

タイカンのボディを5ドアエステートに仕上げたのがクロスツーリスモで、後席の頭上空間が広くなり、容量1212ℓのリヤ積載空間に加えて、フロントフード下にも容量84ℓのラゲッジスペースがある。注目は専用の「グラベルモード」を備えること。トルクベクタリングとアクセラレータ、スキッドコントロールを最適化するモードで、地上高も若干上がるので、多少の悪路なら走破できる。オプションのオフロードデザインパッケージではホイールアーチまわりにマッドガードを追加できるが、クロスツーリスモの純粋なスタイルが台無しになるので私なら選ばないと思う。

試乗したのはターボSだった。私たちモータージャーナリストは強烈な加速を表すのに「カタパルトから打ち出されたように」という表現をよく使う。私自身、航空母艦からカタパルトで打ち出された経験はないのだが、ターボSにはこの比喩が相応しい。100km/hからアクセラレータを深く踏み込んだ瞬間、後頭部がヘッドレストに押しつけられ、ステアリングから腕が引き放されそうになる。それまで同じ速度で走っていた周囲のクルマがたちまちミラーの中で後ずさる。

ほぼ無音のまま加速するのに当初





Porsche
Tycan Turbo S Cross Turismo

ポルシェ初のBEV、タイカンは高い性能を発揮するスポーツセダンである。そのクロスオーバーモデルとなるクロスツーリスモに公道で試乗する機会を得た。悪路もこなせるSUVの要素を兼ね備える新機軸BEVの実力をたしかめた。

馴染めなかった私は、人工音のスイッチをオンにした。加減速に応じて音調が上下するので、比較する他車がない屈曲路で自車スピードを判断するのに有効だった。

ピーク加速度の数値はもちろんだが、ターボSで驚嘆すべきは瞬時に最大加速に入る動作である。いかなるガソリンエンジン車もスロットルを踏み、トランスミッションがシフトダウンし、ターボが高速回転し、ドライブトレインを経てトルクが駆動輪に到達、という一連の過程を経てようやく加速度の頂点に達する。そのころにターボSははるか前方を行っているのだ。

インスタントなレスポンス、ペダル操作を正確に反映した緩急自在な加速。これだけなら他のEVでもできるかもしれない。クロスツーリスモが傑出しているのは反復能力だ。ポルシェ技術陣はバッテリーとモーター、そして出力に関与する電子制御デバイスの熱管理を徹底して施した。その結果、クロスツーリスモはスペックに記載された動力性能と充電能力を何度でも繰り返して発揮できるようになった。

クロスツーリスモのアドバンテージはもうひとつある。大抵のEVはモーターのトルクが下降するにつれ高速域での加速がフェードアウトするものだが、タイカンではリヤモーターに2速トランスミッションを組み合わせることでこれを回避している。低いギヤが静止状態からどう猛





後方に向かって傾斜するスポーティなルーフラインは美しくリヤゲートに接続される。フライラインと呼ばれる特徴的な箇所だ。

回生ブレーキは0.4Gほどの制動力を発揮する。ちなみに試乗車に装着されるのはピレリPゼロのEV向けでポルシェのNFO承認タイヤだった。





DC充電リッドは左に、AC充電リッドは右に備わる。約5分で100km走行可能なエネルギーが充電できるという。リッドの開閉は電動となる。



Porsche
Tycan Turbo S Cross Turismo

SPECIFICATIONS ポルシェ・タイカンターボSクロスツーリスモ

■ボディサイズ:全長4974×全幅1967×全高1409㎜　ホイールベース:2904㎜　■車両重量(DIN):2320kg　■モーター:永久同期式　最高出力:560kW(761ps)　最大トルク:1050Nm(107.1kgm)　■バッテリー　容量:93.4kWh(パフォーマンスプラス)　■トランスミッション:Ⓕ1速 Ⓡ2速　■駆動方式:AWD　■サスペンション形式:Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク　■ブレーキ:Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ:Ⓕ255/40ZR20 Ⓡ295/35ZR20　■パフォーマンス　最高速度:250km/h　0→100km/h加速:2.9秒　■環境性能　電力消費率(WLTP):26.4〜24.4kWh/100km　航続距離(WLTP):388〜419km

な発進を可能にする一方で、高いギヤが高速走行時でも同様な加速力をキープする。だから時折ギヤがシフトする際にモーターの駆動音が変わるのだが、フロントモーターは１速のみで、電子制御がリヤのトルクを調整するので加速中に段差を感じることはない。

一方、ブレーキの踏み応えはよくできた内燃機関車とまったく同じだ。ペダルの踏力に応じて忠実に利くので自信を持って踏めるし、フルブレーキ時の減速力も申し分ない。これは目覚ましい業績である。ドライバーにはディスクブレーキが働いているように感じても、ほとんどの場合実際は回生ブレーキが制動している。事実、タイカンの回生ブレーキは強力で、パッドがディスクに触れることなく０・４G近い制動力を発揮するという。

奇跡の乗り心地

クロスツーリスモは重量級だが、エアサスペンションや可変ダンパー、４輪操舵やアクティブスタビライザーなど、足まわりに巧妙なデバイスを備える恩恵で、ずっと軽いクルマに感じる。ステアリングは麗しい。正確で、切れば切っただけ舵角が深まるので、望む方向にピタリとノーズが向く。加えて接地性能がずば抜けているから、少なくとも公道を走る限り、ターボSにあってはアンダーステアとかオーバーステアを論じるのは意味がない。コーナー進入時にドライバーに伝わるのはフロントタイヤの反応だ。これで進入速度と路面のミューを判断できる。コーナーの出口が見えたら間髪を入れず無慈悲なまでにパワーを掛けて構わない。コーナーをひとつクリアするたびに、詰めていた息をフッと吐き出すような解放感を味わえる。

クロスツーリスモは通常でもサル



ターボSを論じる時、オーバーステアとかアンダーステアという言葉に意味はない。

ーンより地上高が20㎜高いので、その分サスペンションのストローク量が増えて、フラットでしなやかな乗り心地を提供する。かくも高速で、グリップの高いクルマでは奇跡と呼ぶべき乗り心地だ。高速巡航時にはエアサスペンションの働きで地上高が少し低くなり、空気抵抗の総和が減る。これは重要で、穏当な巡航速度に徹すれば、350㎞程度の航続距離を確保できる。ちなみに日本の場合、既存の50kW充電ではバッテリー残量5％から80％にするまで1時間半ほど掛かる。

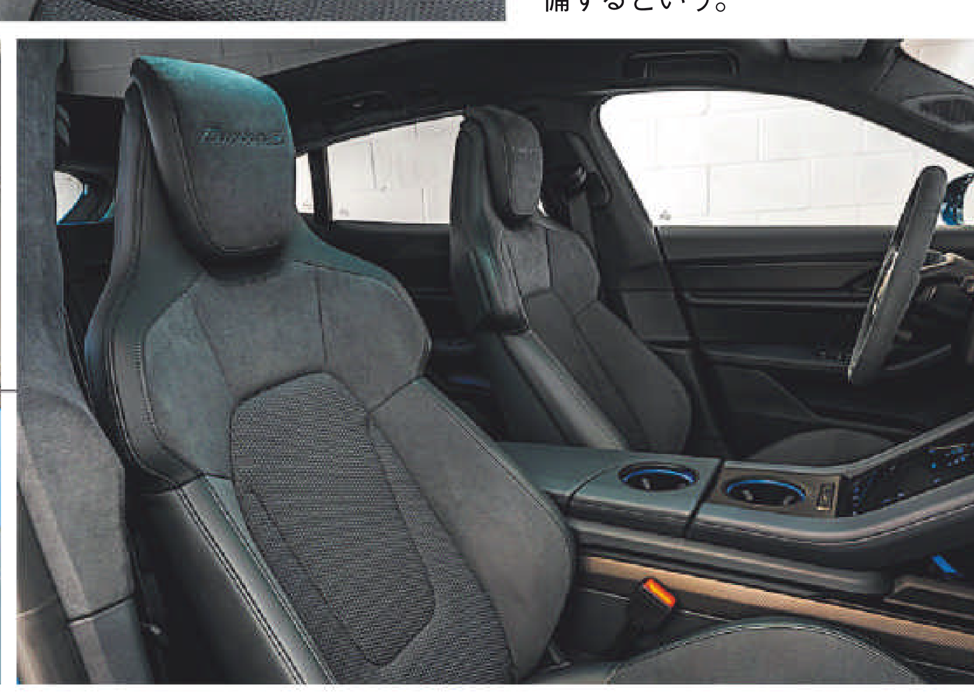
居住空間は居心地がいい。低い着座位置がクルマとの一体感を高める辺りは911によく似ている。エルゴノミクスも秀逸で、機能によりタッチスクリーンのゾーンを分けているので迷わず操作できる。一方、正直言って、後席には長時間座りたくない。シートの座り心地は快適だが、大型サルーンのように、大人が身体を十分伸ばせるほどは広くないのだ。トランクも大型SUVには及ばず、テールゲートの開口部も狭い。

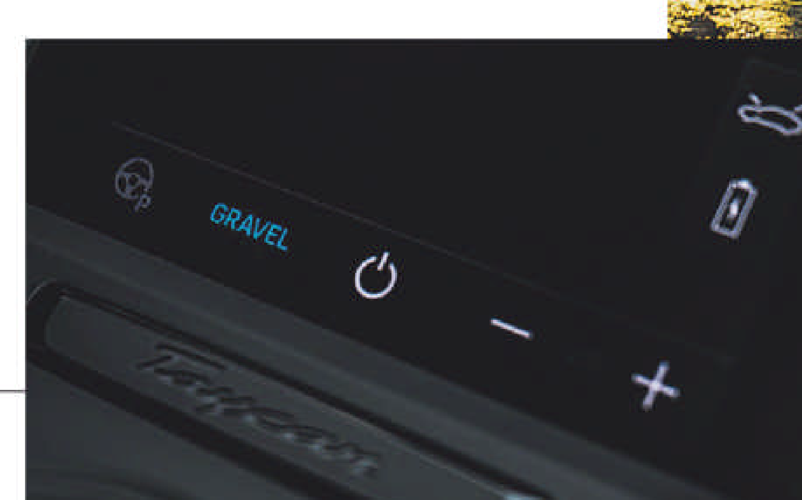
クロスツーリスモは舗装路であれグラベルであれ、目覚ましい動力性能を発揮する。しかし実際のところ、これほどの性能が必要だろうか？ 私が思うに、少し最高出力を落としても、操縦の歓びを減ずることにはならないだろう。むしろタイヤ径を小さくできるので、旋回中に乗り手とクルマで双方向の意思疎通が一層自由になると思える。ひとりのジャーナリストとして、電気パワーでできないことはほぼなにもないことを証明したターボSクロスツーリスモに敬意を払う。一方、一愛好家としての私なら最もベーシックな4クロスツーリスモで十分満足できそうだ。



欧州仕様のターボSクロスツーリスモは18wayアダプティブスポーツシートやポルシェエレクトリックスポーツサウンドを標準装備するという。







その外観から期待されるオフロード性能を発揮する「グラベル」モードが備わる。スイッチは中央下部のディスプレイに配置される。





Audi RS e-tron GT

ULTIMATE EV

RS新時代へ

2021年2月に発表されたばかりのアウディe-tron GTに早くも国内で試乗する機会を得た。テストコースという限られた場ではあったが、そのハイパフォーマンスと快適さ、そして先進性は既存のクルマたちを一気に古臭く感じさせるほどのインパクトを与えてくれた。

REPORT◉永田元輔（*NAGATA Gensuke*）　PHOTO◉篠原晃一（*SHINOHARA Koichi*）

2月に本国で発表されたばかりのe-tron GT。普通は日本で試乗できるようになるまでに早くても半年くらいはかかるのだが、アウディジャパンは発表からほぼ2ヵ月という早さで国内試乗の機会を用意してくれた。今は海外での試乗が叶わないだけに、このような迅速な対応は非常に嬉しい。まだナンバーは付いていないのでステージは高速周回路だが、むしろ公道では不可能な領域を味わうことができそうだ。

e-tron GTはアウディのEV第3弾。SUVであった前2作に対し、全高1・41mという低い4ドアクーペボディのスポーツモデル。RSも用意されるなど、まさにe-tronシリーズのイメージリーダーとなる存在だと言えるだろう。

総容量93kWhのリチウムイオンバッテリーは800Vテクノロジーにより最大270kWのDC充電が可能。モーターはフロントとリヤに1基ずつ搭載され、出力はe-tron GTで476ps／630Nm、RS e-tron GTで598ps／830Nmとなる。フロントは1速、リヤは2速のトランスミッションを備え、0→100km／h加速はRSモデルで3・3秒だという。基本部分を共有するポルシェ・タイカンと比較するとe-tron GTはタイカン4クロスツーリスモと、RS e-tron GTはタイカン4Sクロスツーリスモとほぼ同等のパワーということになる。

第一印象は、素直にカッコいいと思った。写真で見た時は、せっかくEVスポーツなのだからもっと大胆なデザインでもいいのでは、と思ったのだが、実物は既存のクルマと明らかに違う雰囲気を纏っている。低く構えたボンネットとブラックアウトされたフェイス、彫刻のような力強さがあるサイドパネルなど、実に斬新だ。それでいてアウディらしさは十分に感じさせてくれる。インテリアは最新のアウディスタイルだが、センターの大型モニターはひとつで物理的スイッチも多く残すなど、想像以上に冒険はしていない印象だ。それだけに既存のユーザーにも扱いやすいインターフェースである。

試乗に供されたのはRSの方だ。ホールド性の高いシートに身を沈め、アルカンターラのステアリングを握ってコースに進入する。印象的なのは非常に高い静粛性とフラット感。EVだから静かなのは当たり前なのだが、あえて演出されるスポーツサウンドの微かな響き以外はほぼ無音。





21インチのタイヤはグッドイヤーとの共同開発。シルバーのエアロブレードは樹脂でできており、軽量化を図っている。





→左右フロントフェンダーの左側にAC、右側にDCの充電口を装備。270kWのDC充電を行うと5分で100km走行分を充電できる。

←グラスルーフが標準だが、オプションでカーボン製ルーフを選択することも可能。その場合はドアミラーもカーボンとなる。





→ボンネットには85ℓのラゲッジスペースを用意。リヤの荷室容量は標準モデルで405ℓ、RSでは366ℓとなる。

←格納式のリヤスポイラーは、速度に応じて2段階で展開する。Cd0.24と優れた値を実現している。

グッドイヤーと共同開発されたタイヤの静粛性も、テストコースのため路面がキレイなことを差し引いても、非常に高い。

　少し慣れたところで強めにアクセルを踏み込んでみると、ほぼ同時に身動きできないほどの加速Gに襲われる。ハイパフォーマンスEVの強烈な加速の立ち上がりを体験するのは初めてではないが、遠慮なくアクセルを踏める環境だけにその力強さは過去最大級だ。そのままアクセルを緩めずにいると、200㎞／h超えても加速は鈍る気配を見せない。そしてそのレベルでの直進安定性も素晴らしく、ステアリングから手を離しても問題ないほど。優れたAWDと高速域で車高を22㎜下降させるアダプティブエアサスペンション、そしてCd値0・24というエアロダイナミクスボディの相乗効果だろう。200㎞／hオーバーでバンクに進入すると前後から縦へとGが変化するが、その際にも車体が安定しているので安心してアクセルを踏んで行ける。最終的にメーターは267㎞／hを表示したが、250㎞／hでリミッターが入るのだが、そこまでは加速が一切鈍ることがない。

　直線部分でステアリングを操作して高速スラロームを試みると、まるで地面に張り付くような安定感で意のままに向きを変える。車高の低さに加えて、EVならではの重心高の低さがこのクルマを類稀なハンドリングマシンとしているのだ。

　RS e-tron GTが見せてくれたのは、走りにおいてもスタイルにおいても新しいスーパースポーツの世界。EVスポーツに対して懐疑的な人こそ、是非とも体験するべきだと思う。決して裏切られることはないはずだ。



エクステリアと同様に、ダイナミックなラインで構成されるインパネ。画面によるタッチスイッチと物理的なスイッチを併用しており、扱いやすい。





上質なレザーで仕上げられたシートは快適。クーペボディのため後席はやや頭上が狭いが、大人でも十分に座ることができる。

SPECIFICATIONS アウディRS e-tron GT

■ボディサイズ：全長4989×全幅1964×全高1396㎜　ホイールベース：2900㎜　■車両重量：2347kg　■エンジン：モーター×2　最高出力 ※ブーストモード：475kW（646ps）　最大トルク ※ブーストモード：830Nm（84.6kgm）　■トランスミッション：2速AT　■駆動方式：AWD　■サスペンション形式：Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク　■ブレーキ：Ⓕ＆Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ：Ⓕ245/45R20 Ⓡ285/40ZR20　■パフォーマンス 0→100km/h加速：3.6秒　最高速度：250km/h（リミッター作動）　■車両本体価格：1799万円



問い合わせ／アウディ コミュニケーションセンター ☎0120-598-106　http://www.audi.co.jp/



ULTIMATE EV

REPORT◉山崎元裕（*YAMAZAKI Motohiro*）
PHOTO◉市　健治（*ICHI Kenji*）

Mercedes-EQ
EQA 250



誠実な未来

メルセデス・ベンツが強力に推し進めるEVサブブランドのメルセデスEQ。あらゆる自動車メーカーが今後10年での急激な電動化を宣言しているが、メルセデスの嚆矢となるエントリーモデル、EQAを市街地で試した。

ＥＱＡ２５０に試乗した。このニューモデルにはメルセデスＡＭＧのように、メルセデスＥＱというブランド名がつく。耳慣れないＥＱとは、今後メルセデス・ベンツが自動車の電動化を進めていくためのサブブランドで、車名の最後のＡの文字からも想像できるように、このＥＱＡはそのシリーズでは最小のモデル。これまでのエンジン搭載車としては、ネーミングのとおりＡクラスに相当するサイズとなる。

全長×全幅×全高で４４６５×１８３５×１６２５㎜、ホイールベースは２７３０㎜というサイズは、日本ではジャストサイズともいえるもの。ひと足先に日本に導入されたＧＬＣと比較しても、第一印象からその使い勝手の良さが想像できる。

実際キャビンには大人５人が一応の余裕を持って座れるスペースが用意されているし、その後方には通常時でも３４０ℓ分の容量を持つラゲッジルームが備わる。さらにリヤシートは40対20対40の分割可倒式となり、フロア下にはコンパクトながら小物入れも装備。ＥＱファミリーがＥＶであるかどうかの以前に、このニューモデルが、ＳＵＶとしての機能性をきちんと持つモデルであることは報告しなければならない。

ＥＱＡの駆動方式はＦＷＤ。フロントアクスルを駆動するエレクトリックモーターは、最高出力１９０㎰、最大トルク３７０㎚を発揮する。ドライブセレクターの操作方法などは、現在のメルセデス・ベンツ各モデルにも見られるもので、Ｄレンジを選択してアクセルペダルを踏み込むと、ＥＱＡは想像していたよりも滑らかに、そしてアクセルペダルの踏み方によっては強烈な加速感とともに車速を高めていく。

静粛性も非常に高い。これまでのＥＶならばインバーターなどからの

ノイズが比較的大きなボリュームでキャビンに伝わってきたものだが、このＥＱＡの快適さは次元が違う。これなら都会のストリートを長時間走っても、疲れは少ないはずだ。

回生ブレーキは、その制動の強さをステアリングホイール裏に備えるパドルで調整する仕組み。制動が最も強い「Ｄ−−」から、「Ｄ−」、標準セッティングとなる「Ｄ」、そして制動が最も弱くなる「Ｄ＋」まで、４段階で調節できるが、Ｄ−−はワンペダルで操作しやすい反面、一般路上ではＤ、もしくはＤ＋を使うのが安全上も推奨できる。また自動的に制御力を調整する「Ｄオート」モードも用意されているので、うまく活用したいところだ。

前後輪間のフロア下に搭載されるリチウムイオンバッテリーの容量は、66・5kWh。ＷＬＴＣモードでの満充電からの走行可能距離は４２２kmと発表されている。充電は６kWまでの交流普通充電と、１００kWまでの直流高速充電に対応。オーナーのライフスタイルとしては、自宅で朝まで充電し、その電気で往復をカバーするというものになると思うが、途中で充電の必要が生じるドライブは、ややそれにストレスがかかるというのが実際のところか。

その走りはホイールベース間のフロア下に重量のあるバッテリーをマウントした低重心の設計だけに、やはりコーナリングなどでは特別な安定感がある。ＡＣＣ（アダプティブ・クルーズ・コントロール）の制御も、心なしか内燃機関時代のそれよりもスムーズに感じられ、ＥＶ化されたことでＡクラスは1段も2段も上級のモデルへ進化したという印象さえ受けてしまった。エレクトリックモーターは、わずか１９０psでありながら、どの領域でも素晴らしいレスポンスとパワーフィールを感じさせるから爽快だ。ＥＶの時代はすぐ手前に迫っている。思わずそう感じさせられた試乗だった。

日本に導入されるＥＱＡは、今回試乗したＥＱＡ２５０のみで価格は６４０万円。最新の対話型音声認識システム「ＭＢＵＸ」など装備レベルの高さを考えれば、これは十分に納得できるプライスだろう。メルセデス・ベンツのＥＱシリーズの未来には大いに期待したい。







↓走行中の消費電力は細かくモニタリングされる。取材日は夏日だったが、意外とエアコンの消費電力は少なかった。回生ブレーキの調整は4段階でできる。

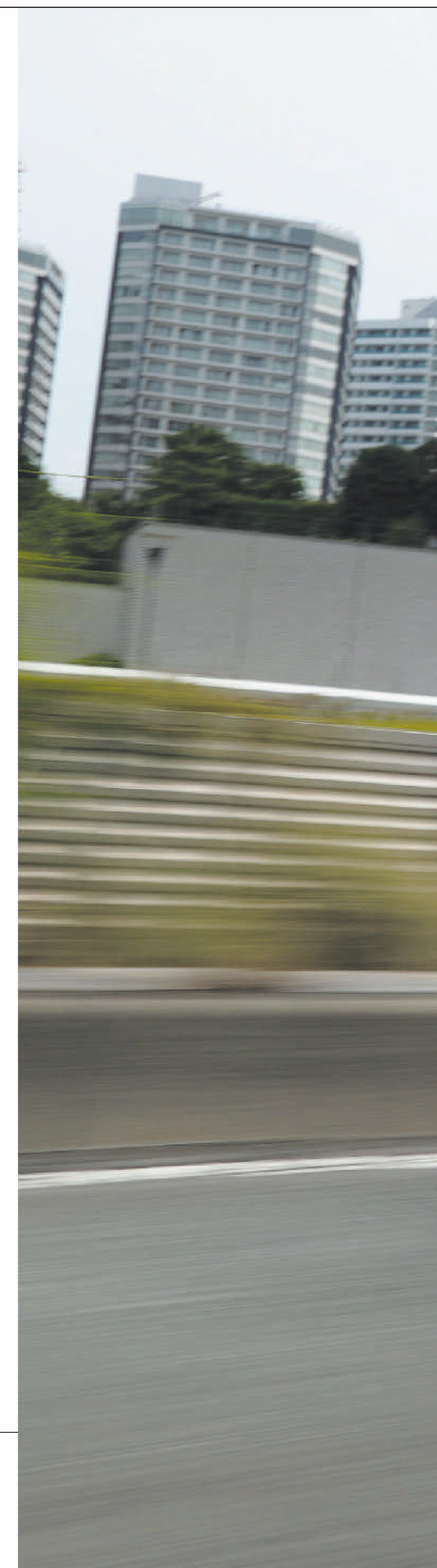
室内もEQらしい未来的な演出が施される。エアベントはSクラスなど上位車種を彷彿とさせる高品質。助手席前のダッシュボードはアンビエントライトと連動した色が美しく光る。







試乗車はAMGラインなので、特徴的なデザインの20インチAMGマルチスポークアルミホイールが装着されていた。繊細なデザインは未来を感じさせる。





充電は急速充電と普通充電が選択できる。チャデモによる急速充電は右リヤのリッドを開けて行う。普通充電は右リヤランプ下の小さなリッドから行う。





SPECIFICATIONS メルセデスEQ EQA 250（AMGライン装着車）

■ボディサイズ:全長4465×全幅1850×全高1625mm　ホイールベース:2730mm　■車両重量:2000kg　■モーター　最高出力:140kW（190ps）／3600〜10300rpm　最大トルク:370Nm（37.7kgm）／1020rpm　■バッテリー容量:66.5kWh　■トランスミッション:1速AT　■駆動方式:FWD　■サスペンション形式:Ⓕマクファーソンストラット Ⓡマルチリンク　■ブレーキ:Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク　■タイヤサイズ:Ⓕ&Ⓡ235/55R18　■環境性能　電力消費量:181Wh/km（WLTP）　■車両本体価格:640万円

問い合わせ／メルセデス・コール　0120-190-610　http://www.mercedes-benz.co.jp/



ARA Seiji
荒 聖治
2004年ル・マン24時間レースでアウディR8を駆って総合優勝した。プライベートでもTTやRS 6などを所有するなど、アウディを知り尽くす。

TANAKA Tetsuya
田中哲也
本誌おなじみのサーキットご意見番。R8 GT3マシンでスーパーGT300クラスに参戦するなど、アウディのレーシングカー経験も豊富だ。

このドキドキ感は嫌いじゃない

田中哲也×荒 聖治 辛口インプレッション

Critical Judgement Vol.14

田中哲也と荒聖治、いずれも当代一流のレーシングドライバーである。そんな2人だからこそ、語れる本音のスポーツカーの性能。テストの場所は鈴鹿サーキット。ここを走らせて素性を見破る。今回はアウディのスポーティクーペTTの最強グレードRSを試した。

TESTER◉田中哲也（*TANAKA Tetsuya*）／荒 聖治（*ARA Seiji*）
TEXT◉吉岡卓朗（*YOSHIOKA Takuro*） PHOTO◉益田和久（*MASUDA Kazuhisa*）



■走行を終えて

荒聖治（以下荒） 直列5気筒エンジンの気持ちよさが、このTT RSの魅力の中で大きい部分を占めていますね。

田中哲也（以下哲也） そうやね。でも根本的には、小さくて、旋回速度の速い、リヤが出るクルマやね。それがアウディTTの特徴でもあるんだけど。

荒 そうですね。それは昔から変わらないですね。

哲也 でもアウトラップではそれが急な挙動につながりそうな雰囲気があったね。駆動方式はAWDなんだけど、基本はフロントエンジンのFWDだからリヤタイヤが暖まってきたら、安定感が断然強くなった。唯一ヘアピンとかシケインで、なかなかシフトダウンできないのが困ったくらいだ。

荒 そういうストレスを感じずに走るにはSレンジがいいですよ。

哲也 そうなんや、それ先に言ってよ～（笑）。

荒 その方がドライバーの気持ちを理解して自動でシフトしてくれますから。僕も最初はセレクタレバーをM（マニュアル）モードにしてコースインしたんですけど、すぐにS（スポーツ）モードに切り替えました。

哲也 そうか次はSモードで走ろう。

荒 ドライブセレクトをダイナミックにして、Sレンジにするだけで OKです（笑）。







ステアリングの左スポーク下にドライブセレクトの切り替えスイッチが備わる。いつでも素早くスポーツカーらしい性能を発揮するモードに切り替えられる。

■ハンドリングについて

哲也 メーターでタイヤ空気圧をチェックできるんだけど、走り出してすぐ、フロントの圧が上がっちゃったね。

荒 基本的にはフロントタイヤにものすごく依存していますからね。ブレーキもかなりフロント寄りで利かせています。ターンした時にフロントタイヤにものすごく負荷がかかっているイメージです。

哲也 それで、リヤ荷重が少なくなりすぎると、今度は途端にスピンしそうになる。

荒 そこがTTの難しいところです。だから駆動配分をかなりフロント寄りにしています。前のモデルは踏むとどんどん前に行っちゃうイメージ

Audi TT RS Coupé





Audi TT RS Coupé

ボディサイズはほとんど変わってない。それなのに安定感はかなり高まっているね。

TTはデザインもいいんですけど、この2・5ℓ直5ターボがいいですね。

でしたけど、それと較べてこのRSは頑張って後ろ寄りにしたなって感じました。

哲也　今回、鈴鹿サーキットだとハンドリングに怖い部分があったけど、普通のサーキットとかワインディングなら問題ないね。ブレーキがもう少し頑張ってくれればサーキットをもっと楽しめるんやけど。でもブレーキをこれ以上リヤ寄りにしたら、ますます怖いだろうね。そんなんアウディのエンジニアはとっくにわかってるんやろうけど。

荒　たしかにリヤ寄りにしたら怖いでしょうね。これまで歴代TTを見てきたのもあるんですけど、よくこんなにリヤ寄りで、バランス良くできたなって思いました。感慨深いです。僕は初代TTに乗ってましたからね。アウディのエンジニアはよく頑張りました。

哲也　初代って、昔TVドラマ「やまとなでしこ」で東幹久が乗ってたロードスター？　あれ結構流行ったよね（笑）。

荒　そう、まさにそれです（笑）。

■エンジンについて

荒　TTはデザインもいいんですけど、なんといっても2・5ℓ直5ターボがいいですね。このエンジンは速い。

哲也　俺も好き。今回のサーキット走行ではGPSロガーの実測で240㎞／h近く出たし、この前走ったポルシェ718ケイマンGT4とほとんど同じくらい。DCTの変速だけ、ちょっとね。

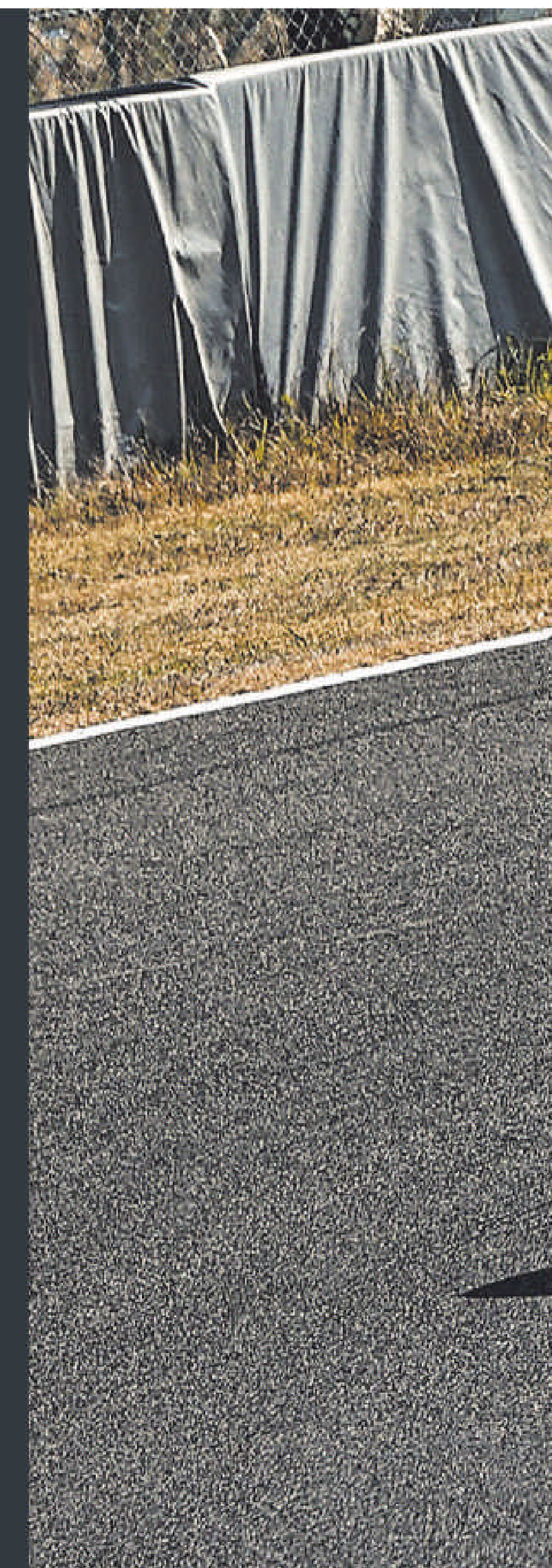
荒　この5気筒は僕にとって1980年代のラリークワトロとかにも通じる憧れのエンジンですから。それにサウンドもいいですよね。

哲也　アウディはエンジンとかパワーもサウンドもいいから、もうちょっとブレーキがしっかりしてくれてたらなっていつも思う。

■コクピットについて

荒　メーターパネルが今どきの感じで全面液晶になったので、レブリミットが近くなると緑から黄色くなって、最後赤になったり、レーシーな





演出がありますよね。それにシフトした時のサウンドとかも含めて、そういう走りのエンターテインメント性は高いですよね。ステアリングの形状とかインテリアとかも含めて、最近のアウディスポーツは演出が冴えてますよね。

哲也　あれ盛り上がるよね。今どきのレースカーとかも変速は色で見てるもんね。低い回転域とかは何回転かもわからない。それと上の方の領域ではエンジン音もかなり変わる。こんなに小さいクルマであんだけのスピードで走っているってのもあるけど。ポルシェとかは全然そういうのないもんな。知らん間にリミッター当たったりしてるし。

荒　アウディって室内空間を作るのがうまいですよね。デザインはすごくタイトだけど圧迫感がない。視界もいいです。





試乗車にはオプションの7スポークローターデザインの20インチホイール(27万円)とレッド塗装キャリパー(8万円)を装備。

■まとめると

哲也　そういや俺、2代目で富士スピードウェイを走ったことがあるんだけど、100Rで突然コマみたいにクルクル回ったのを思い出した。あまりに突然で反応できないくらいだった（笑）。

荒　ああ、わかります。真冬にマーチカップで回っちゃうみたいな感じですよね。

哲也　そうそう。だから今回130Rなんかも奥まで行って、パッと切ったら絶対にまずいと思って、アクセルにちょっとだけ足を載せたりしていた。でも走ったら思いの外リヤのグリップがあるのがわかって安心して走れた。でも、あのドキドキ感は、それはそれで嫌いではなかったんやけどね。



荒　なにも知らない人が乗ったらやばいですけどね。

哲也　それとタイヤがピレリPゼロなんだけど、ものすごい低扁平タイヤを履いているみたいな印象だったね。こういう、ごりごりに曲げてく感じじゃなくて、もうちょっと（タイヤを）潰して走る感じがほしいんやけど。

荒　たしかに、あんまりラインに沿って追従していく感じがしないですよね。

哲也　だからなのか、このRSは前に乗った先代TTよりもひと回り二回り大きくなったみたいな印象だった。とはいえ、安定感はかなり高まっている。TT自体のボディサイズはほとんど変わってないから、いろいろ頑張ったんやろね。

荒　そうですね。特にリヤの接地感を向上したり、セッティングの頑張りは目を見張るものがありました。

哲也　そういや、ニュルブルクリンク24時間レースなんかに出ているTTはリヤに巨大なウイング付けているもんね。あれくらいでかいのが付いてたら、いいやろな。

荒　この小さなウイングでも外したら、ちょっと怖くなるのかもしれませんね。

哲也　ほんまやね。TTの持っている世界観の中で最善を尽くしたデザインやったんやろね。

SPECIFICATIONS
アウディTT RSクーペ

■ボディサイズ:全長4200×全幅1830×全高1370㎜　ホイールベース:2505㎜　■車両重量:1490kg　■エンジン:直列5気筒DOHCターボ　総排気量:2480cc　最高出力:294kW(400ps)／5850〜7000rpm　最大トルク:480Nm(48.9kgm)／1700〜5850rpm　■トランスミッション:7速DCT　■駆動方式:AWD　■サスペンション形式:Ⓕマクファーソンストラット Ⓡダブルウイッシュボーン　■ブレーキ:Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ:Ⓕ&Ⓡ245/35R19　■パフォーマンス　最高速度:250km/h(リミッター作動)　0→100km/h加速:3.7秒　■車両本体価格:1026万円

問い合わせ／アウディ コミュニケーションセンター　0120-598-106　http://www.audi.co.jp/

KAZ BAR on Bentley

第70回

マスター、ベントレーの魅力の源ってなんですかね？

緊急事態宣言の続く夜。マスターがステアリングを握るベントレー・フライングスパーで向かった先は、銀座のバーではなく房総半島にあるマスターの隠れ家。常連・敏史とともに今宵は英国車の真髄を語り尽くそう。

マスター◉清水和夫（*SHIMIZU Kazuo*）　常連◉渡辺敏史（*WATANABE Toshifumi*）
PHOTO◉小林邦寿（*KOBAYASHI Kunihisa*）





マスター　ようこそ、俺の秘密の隠れ家に。クルマを美術品として眺めつつ飲むラフロイグって最高だね。あれ？　2度目だっけ？
敏史　2度目ですね。ここは愛人用でしたっけ？
マスター　違うよ！

【ラフロイグ】アイラ島で生産されるシングルモルトウイスキー。薬品を彷彿させるピートの香りが魅力。マスターの好物。

敏史　なんなら車中で飲みたいくらいですよ。あ、もちろんガレージに止めてですけど。
マスター　それにしても、フライングスパーだと、こっそり来ても目立ちすぎるね。房総半島の突端じゃ道行く人がみんな、あれ誰だ？って振り向いちゃう。

【フライングスパー】フラッグシップとして約10年間君臨したミュルザンヌに代わり、昨年日本に上陸したスポーツサルーン。フライングスパーとしては3代目となる。

敏史　到着したらすぐにシャッター閉めないと（笑）。それにしても、マスターより上の世代はイギリス好きが多かったですよね。それに反発した下の世代がイタリア好きになった感はあります。
マスター　故徳大寺さんとか、あの年代の先輩達が1990年代にみんなでデイムラー・ダブルシックスを買ってさ、俺はあんなヘロヘロサスのどこがいいんだって思ってた。サスが硬くて高速で飛ばせるドイツ車がいいって。でも自分がその年齢になって、やっとイギリス車の良さがわかった。

【徳大寺有恒】昭和から平成にかけてもっとも有名な自動車評論家のひとり。著書『間違いだらけのクルマ選び』が有名。

敏史　僕もダブルシックスは感動しました。でも、もし買えたとしても、買ったら一気に老け込んじゃうと思って封印しました（笑）。
マスター　次いつ行けるかわからないけど、昔、徳大寺さんと海外試乗会のついでに、ロンドンのピカデリーサーカスあたりの趣味の店をブラブラするのは好きだったな。

イギリスらしい突き詰め感が日本人にとって心地良いんだろうな。

……………………

マスターの隠れ家で思いがけず巨匠・徳大寺有恒との思い出に浸るマスター。今宵はイギリス車を徹底的に深掘りしてみよう。

……………………

敏史　しかし、そもそもイギリス車の魅力ってなんなんですかね？
マスター　前にマクラーレンのイギリス人エンジニアと話していたら、クラフトマンシップというよりも日本人のオタクに似た感じだった。ドイツ人の場合は職人ぽくなるけど、イギリス人は突き詰めたオタクって感じになるって気づいた。その突き詰め感が日本人にとって心地良いんじゃないかな。
敏史　たしかにイギリスならではのねちっこい造り込みとか、オタク気質がクルマ造りに利いていますね。
マスター　ドイツ車は職人がアウトバーンも走れるスタビリティの高いクルマを造るけど、イギリス車は高速道路の制限速度が低いのもあるけど全然違うよね。でもコベントリーとかの曲がりくねった細い田舎道を走ると、これだからイギリス車はFWDでもケツが流れるようなセッテ



Flying Spur









ィングになるんだって思ったね。

【コベントリー】ロンドンから北西に約160kmの都市。かつて100以上の自動車工場を擁して栄えた英国のデトロイト。

敏史　たしかにそんな感じはありましたね。そこはドイツとまったく違う文化です。

マスター　でも奇しくもベントレーはフォルクスワーゲングループで、ロールス・ロイスはBMWグループとドイツ企業が分け合った形になって潮目が変わったように思う。

敏史　1990年代末のことですね。

マスター　それぞれ英国車らしさは残っているけど、ドイツ車ぽい味が入ってきた。これは、きっとオタクと職人が支えあっているんじゃないかな（笑）。

敏史　オタク気質がイギリスの強みですからね。

マスター　フォルクスワーゲングループっていうと、当然ポルシェエンジニアリングが入ってくるよね。

敏史　フラスパなんかは乗った感じにスポーティでソリッドなところがありますね。いかにも英国的だったミュルザンヌとは違って硬質な感じになりました。

マスター　新しいフラスパを走らせると、本当にスポーツサルーンって感じなんだけど、でも旧き佳きレガシーのアルナージとかミュルザンヌもやっぱりスポーツサルーンだったし、あのOHVのV8にもう一度乗りたいとも思う。ダブルシックスを思い出させる、トローンとした感じが今でも忘れられない。

テーラーメイドのスーツじゃなくて、高級老舗ブランドのスポーツウェアかな。

敏史　あの頃の6・75ℓV8って、ブランドにとって象徴的なエンジンでしたからね。

マスター　とはいえ懐古主義的に、それをいつまでも追いかける時代でもないけどね。

独特のキャラクターを持つイギリスブランド。中でもベントレーの放つ魅力は時代と共に変化している?

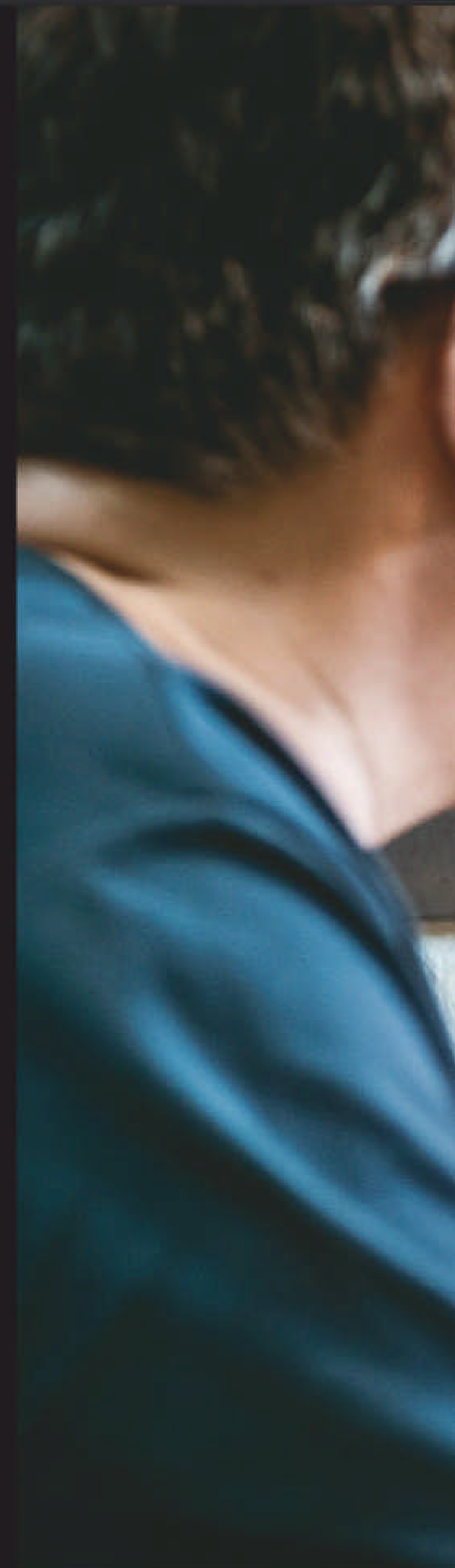
敏史　モダンなベントレーはAWDだからステイブルなんですけど、でも、どこかにあの頃の猛々しさを感じますよね。フラスパもスポーティになったとはいえ、基本的には操作量はそこそこあって、ちゃきちゃきクルマを動かすって感じでもないです。そういう前提に立てばコンチネンタルGTやベンテイガってのは、ベントレーブランドを現代流に読み

Continental GT









替えた価値観をきちんと提示していると言えます。

【コンチネンタルGT】17年にフルモデルチェンジし、登場した3代目ラグジュアリースポーツクーペ。ソフトトップのコンバーチブルモデルも用意される。

【ベンテイガ】ベントレー初のSUVとして2015年に登場。昨年、大幅な改良を受けて、スタイリングを一新した。

マスター　だからさ服で言えばテーラーメイドのスーツじゃなくて、高級老舗ブランドのスポーツウェアって感じがするよね。

敏史　なるほど。ベントレーってたしかに男臭いイメージがありますもんね。ベントレーボーイズの歴史もあって、紳士の冒険的嗜みって感じがします。

【ベントレーボーイズ】1920年代、自動車という新しい乗り物に魅せられた富裕層有志が、それぞれ購入したベントレー車でメーカー公認ワークスチームを結成。ル・マンやブルックランズなどのスポーツカーレースを席巻した。現在のジェントルマンドライバーの走りである。

マスター　ただ、ベントレーがスポーティだと言っても、ポルシェみたいにカジュアルじゃないのがいいよね。911だったら愛人を乗せたいけど、コンチネンタルGTなら本妻とドライブしたい。

敏史　やっぱ愛人、いるでしょう？

マスター　いないよ！　でもコンチネンタルGTコンバーチブルのW12に乗せて口説けない女はいないと本気で思う。

敏史　まあ、たしかに溶かし系ではありますね。スターターの音からして違いますから。

マスター　ベントレーって、どのモデルでもエンジンの存在をすごく意識させてくれるよね。

敏史　そうですね。今のV8もW12も昔の6・75ℓV8もそうですよね。だからV8は妥協的選択ではないと思いました。今の4ℓV8ツインターボエンジンは、同じフォルクスワーゲングループの高性能モデルにも積まれたりしてますけど、ちゃんとベントレーらしい味わいに調えてあって、昔のベントレーらしい逞しさと柔らかさに似た雰囲気を纏っていると思います。普通に走るとスムーズなのに、踏みこんだ時の力強さ、ワイルドさが僕が期待するベントレーのブランドイメージなんですよ。

マスター　いずれ電動化は進めることになるだろうけど、一番EVに似合わないブランドじゃない（笑）？









「ベントレーボーイズの歴史もあるから、紳士の冒険的嗜みって感じがしますね。」

敏史　たしかに12気筒はEVいらずと言っていいくらい滑らかですしね。でも逆にEVで、男臭さというか渋みをどれだけ出せるのか興味はありますけどね（笑）。

ベントレーはラグジュアリーだけではないスポーツとの融合こそ魅力。だがしかし、それを育んだイギリス文化の奥深さの源泉とは一体なんなのだろう？

マスター　ただしイギリスという国そのものに対して、俺が感じているのは世界一の窃盗団だってこと。昔ウインザー城で英国王室所有の美術品を見たけど、世界中からかっぱってきた宝の山は、まさに大航海時代の大英帝国の何たるかを表しているね。

敏史　それ前も仰ってましたね（笑）。まあ、たしかにいいとこ取りはしてます。でも、やられた方をそんなにいらつかせないというのが不思議なんですよ。人を心地よく騙す天才だ

イギリス人はホンネと建前がうまいし、物の道理とか本質がウイットに富んでいる。

って、僕は常々思っています。

マスター　そこが上手いんだよな。泥棒だけど人を騙す天才でもある。帝国主義で世界の4分の1を握って、英語を世界共通言語にすることで言語のデファクトを掴んだ。そうして手に入れた様々な物がイギリスの中で混ざりあって、独特の文化が生まれた。

敏史　そして、その縮図が自動車業界にもあると。

マスター　モータースポーツとか見てもよくわかるよね。なんだかんだ言ってもクルマの究極の世界、つまりF1なんか要素は大概イギリス系だからね。



敏史　そもそもベントレーは競争の世界で自分達の技術を磨くということを、強く意識しているブランドですから、そこは通じているでしょう。



だからこそスポーツカーブランドを標榜しているわけで。

マスター　日本は同じ島国、似たような国土の広さ、王室があるとか共通項を持っているイギリスにシンパシーを感じているのかもね。

敏史　あと、よく言われるのはロイヤルファミリーのあるなしが、国民の性質に影響を与えていて、対外的にも憧憬の念を抱かせていると。この前イギリスで、フィリップ殿下が亡くなって、一大イベントやってましたよね。99歳だから大往生でしょうけど。あれ見て、王室をあれほど国のブランディングに使っている国もないと思いましたね。本当に手練れな民族です。

【フィリップ殿下】イギリス女王エリザベス2世の夫。エディンバラ公爵フィリップ王配。王配とは配偶者のこと。



マスター　ホンネと建前がうまい。イギリス人は物の道理とか本質がウイットに富んでいる。だからEUで足引っ張られるのとか耐えられなかったんだろうな。ブレグジットで、すったもんだあったけど結局離脱した。ジョンソンなんかも、パッと見アレだけどコロナ対策なんかもしっかりしているし、いずれチャーチルみたいになるかもな。

【ボリス・ジョンソン】イギリス首相、保守党党首。ロンドン市長、外相を経て、19年7月から現職。

敏史　かなりの切れ者かと思います。正しい比喩かはわかりませんが、ジェレミー・クラークソンもそんな感じですよね。

【ジェレミー・クラークソン】BBCの自動車番組『トップギア』で長らく司会を務め、AMAZONプライムの有料チャンネル『ザ・グランド・ツアラー』司会。

マスター　イギリスって上はロイヤルまであるような階級社会で、クイーンズイングリッシュって言葉があるくらい、労働者の英語と言葉が明確に違う。ジェレミーが人気出たのは、意図的に労働者階級の英語を喋っていたからだってね。

敏史　そういう階級の上下があって、その摩擦で何か違うモノが生まれるというのがイギリス文化の魅力の秘密かなという気はしますね。

マスター　うん、そうだな。化学反応の文化なのかもね。

敏史　反面イギリス車の大衆車って存在しないですね。MINIもプレミアムになってしまったし。

マスター　日本やドイツのような敗戦国にとって自動車産業は戦後復興に直結してたけど、イギリスは戦勝国だから輸出先の植民地に文句は言

ブランドとして何よりも大事なことがあるってことを貫き続けていますよね。

わせなかったんだろうな。

敏史　現地では宗主国の人間だけがクルマに乗れば良いと。いわゆる貴族に乗せるクルマ造りになっているわけですね。

マスター　でも、そういう軋轢にイギリス文化のガラガラポンのいいところがある。ロイヤルファミリーが好むベントレーやロールスとかの高級と、プレミアムとはいえ大衆の好むMINIがあるってのはつまりそういうことじゃないかな。







イギリス文化は大航海時代に築かれた礎の上に？　そこから生まれた混沌こそが、世界のどこにもない成熟を生んだのだろう。

敏史　一方でベントレーに乗っていると間違いなく上流階級とはいえ、クルマにただならぬこだわりがあるように見えますよね。クルマ好きだったら、スイフトでも911でも辰巳で会話ができるじゃないですか。そういう雰囲気がベントレーにもあるように思います。

【辰巳PA】東京・江東区にある首都高速道路のパーキングエリア。湾岸線から9号深川線に北上するジャンクションに位置する。夜な夜なクルマ好きの集まるスポット。

マスター　そうだね。たしかにベントレーは走り好きが多い印象だ。その一方で、ミュルザンヌとかアルナージとか、超ラグジュアリーモデルも擁するから多様な世界を見せてくれる。それ故、カジュアルなコンチGTが際立ったというのもあるね。

敏史　エンジンの魅力もあるけど走りたくなるクルマですよね。実際走らせると気分が高揚しますし。

マスター　なぜだか、そういう気にさせるクルマなんだよね。前にアウディとポルシェのエンジニアと話した時のことを思い出したんだけど、グループ内の各ブランドがそれぞれ何のエキスパートなのかって話になって、ベントレーの木目と皮シートには絶対に敵わないって言ってた。



敏史　それは工芸の賜物ですね。

マスター　そういう設えもまたドライバーを高揚させるんじゃないかな。

敏史　たしかにベントレーって内装にイミテーションを使わずに、本物の素材を使うことを強調していますけど、今のクルマ造りの考え方で言うと、衝突安全や重量以外にも経年変化とかの話もあるでしょうし。そういうところをうまくやりくりして、ブランドとして何より大事なことがあるってことを貫き続けていますよね。

マスター　前にクルーに工場見学行った時にウッドパネルの部屋に連れて行かれたの。そこで面白かったのは木目に人面が出たら欲しいっていう予約リストの数。数十年に1枚出るか出ないかのウッドパネルをみんなで心待ちにしている。

敏史　人面待ちがいっぱいいるんですね（笑）。日本人は嫌がったりしますけど、スカルフェイスのウッドパネルは好きな人は好きみたいですね。

マスター　そんな客がいるんだ、って思ったけど、自動車というものを超越した工芸品っていうのがベントレーなんだろうな。やっぱりオタクのブランドには世界中からオタクが集まってくるんだよ。これこそベントレーだなって思った。



取材協力／株式会社ナック　東京都新宿区西新宿1-25-1 新宿センタービル42階
☎03-6698-0933　http://homa-p.com/

SAN-EI
CORPORATION

LONG-TERM REPORT



The enemy car of 007



Land Rover Defender 110

今月の一言
ドラレコが伝える不都合な真実

第7回 P124〜

ドライブレコーダーを装着した。映像や使い勝手には満足している。だが、困っていることがひとつ。ほとんどの映像に僕が歌う音声が入っているのだ。あたかも走るカラオケボックス。僕はこんなに歌っていたのか。にもかかわらず、こんなに下手だったのか。

RESTORATION



Porsche 911S 2.4

今月の一言
ただ直すのではなく、どうやって直すのか?

第64回 P126〜

ノーマル・プラスαを目指すとして続けられている1972年式911Sのレストア・レポート。これまでも何度かその方向性についてグループ・エムの生越社長に伺ってきましたが、今回改めて同社のミーティングにお邪魔。これから始まるボディ以外の箇所についての話も聞いてきました。

AIR COOLING 911



Porsche 911

今月の一言
空冷一番の難関を考察

第39回 P128〜

993に乗っていて、いつもなんとなく頭の隅にあるのがエンジンのオーバーホール。もっと言えば「突然壊れたらどうしよう!?」という恐怖がよぎります。実際3年間過ごしてそんな予兆は一度もないのですが、気になるものは気になる。というわけで今月は、エンジンOHを考察です。



↑購入時に装着されていた黒アルミホイールとグッドイヤーのラングラーオールテレインアドベンチャーに戻す。いかにも悪路に強そうなブロックパターンだが、にしては静か。車両側の静粛性が高いのもあるだろうが。ボディとフロントガラスのコーティングは5ヵ月たっても施工時と変わらぬ効果を発揮する。特にガラスはやってよかった。ご用命はダムクラフトへ。

Vol.7

令和の必需品を装着

高速道路の車線上に停車させられ、前方で道をふさいだクルマから男が降りてきて、言いがかりをつけるだけでなく殴ってくる。そして助手席から女も降りてきて一部始終をガラケーで撮影してくる。これってニュースとして見ているから滑稽なのであって、自分の身に降りかかってきたらこんな恐怖はないと思う。自衛策は限られているが、ドラレコは必須。そういう時代なのだ。

REPORT◉塩見　智（*SHIOMI Satoshi*）　PHOTO◉市　健治（*ICHI Kenji*）

Land Rover Defender 110

白鉄ホイール＆冬タイヤを黒アルミホイール＆夏タイヤに戻した。11月末の納車直後に冬仕様にしたため、本来の夏仕様にまだまだ新鮮味を抱く。

さぁどこへ行こうかと浮かれていたら3度目の緊急事態宣言が出た。ならばできることをしようと、前々から付けたいと思っていたドライブレコーダーを装着することにした。

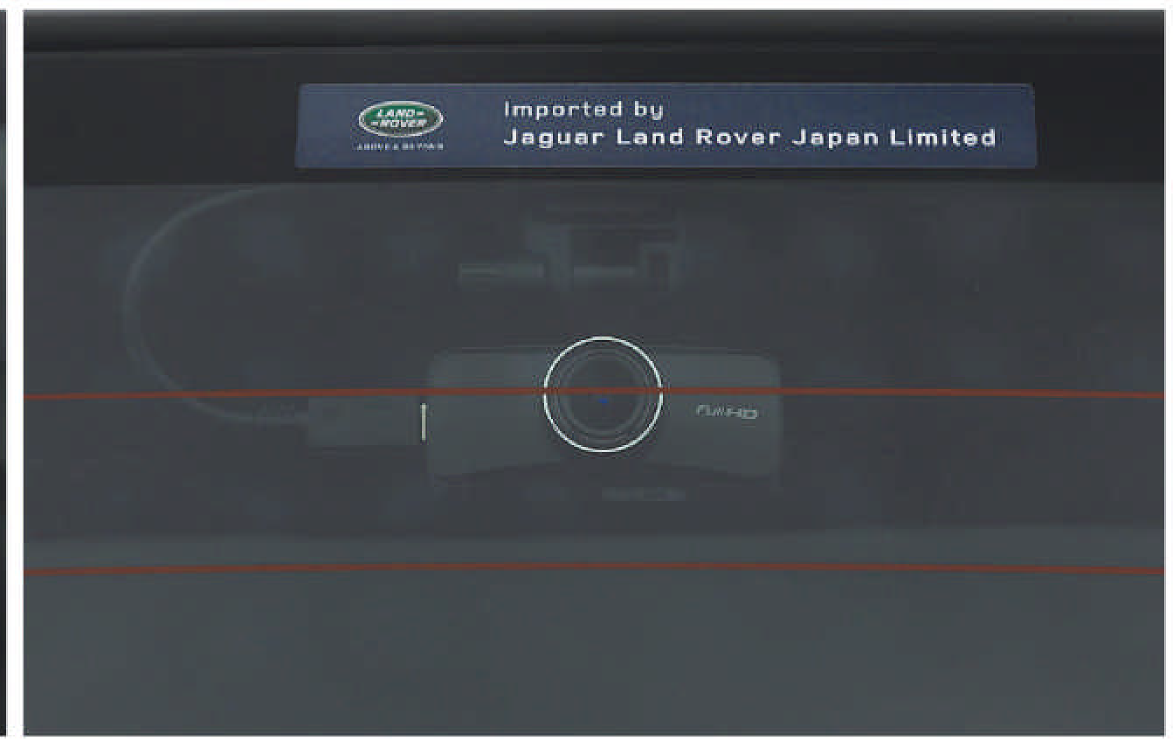
導入したのはケンウッドのDRV-MR760。今年1月に登場したフロントとリヤの2カメラタイプだ。ブランドに強いこだわりはなかったのだが、オーディオやカーナビでなじみがあるケンウッドを選んだ。選んでみたという感じ。

２０１７年６月、神奈川県の東名高速で、家族４人が乗った乗用車が追い越し車線に停車し、後続のトラックに衝突されて大人２人が死亡する事故があった。事故前、家族の乗用車は別の乗用車にあおられており、前方に回り込まれて無理やり停車させられた末の事故だった。

２年後の19年8月、茨城県の常磐自動車道で、男の運転する乗用車（返却期限が過ぎたディーラー試乗車）が別の乗用車をあおり、やはり前方に回り込んで停車し、走行車線をふさいで被害者のクルマを停車させた後、降りて近づき、相手の男性を殴る事件が起きた。

この２件の事案によって、あおり運転の危険性が一気に注目され、その防衛策としてドライブレコーダーが高い関心を集めた。東名の事故でドラレコの需要は倍増し、常磐道の





フロントカメラ（本体）はコンパクトで、この位置に装着するとルームミラーに隠れ、運転席からは見えず、視界を妨げない。リヤは近すぎてさほど映らないかなと思って熱線越しに装着したが、映像を見ると思ったより気になるので、下げるか上げるか検討中。DRV-MR760には、走行中、前方10m以内に車両を検出（急な割り込みを想定）したり、前方の車両が蛇行したり、後方5m以内に車両が3秒間以上とどまったりした場合に自動的にイベント記録される「あおり運転検知機能」が備わった。

事故でさらにそれが加速し、一時は品薄になるほどだった。

僕がそろそろ付けたいと思ったのも一連の報道を受けてのこと。フロントガラスはできるだけすっきりさせておきたいので、これまで避けてきたが、そうも言っていられないと思うようになった。

装着後、早速しばらく走行し、本体からSDカードを抜いてPCで映像を確認した。あまりにも普通の感想だが、非常に鮮明に映っている。専用ビューワーソフトを使うと、日時や場所が表示されるほか、前後映像を同時に表示できるのがよい。映像がブレないのは、ディフェンダーの乗り心地がよいからというだけではないはずだ。

ただリヤカメラはリヤガラスの熱線がレンズ前にきてしまい、それが気になる。大して気にならないと思ってとりあえず設置したのだが、要再考。

気に入っているのが音声コマンド機能。常時録画で走行中、「録画開始」といえばその前後20秒間が上書きされないイベント記録として残り、「写真撮影」といえば静止画が記録される。もちろん、それぞれ本体のスイッチを押しても可能だが、ディフェンダーはデカいので運転席からドラレコ本体までが遠く、体を傾けて手を伸ばす必要がある。それよりは音声で命じるほうが楽で安全というわけだ。

JVCケンウッド広報の木村剛さんによると、現在のドラレコの市場規模は最盛期のビデオカメラに匹敵するという。18年までフロントのみを記録する1カメラのタイプのほうが売れていたが、19年に前後を記録する2カメラ（360度を記録するタイプを含む）のタイプが逆転した。あおり運転が世間の注目を集め始めたタイミングと一致する。

当初、ドライブ映像を記念に記録するための商品だったドラレコは、事故など何かあった時のための万が一を記録するモノから、今やあおり運転などの迷惑行為から自分の身を守る抑止力を持ったモノへと目的が変化してきた。

そうした変化に伴って信頼性が求められるようになり、どちらかというと後発のケンウッドをはじめとする老舗国内カー用品ブランドの商品のシェアが上がっていったのだという。カー用品ブランドにとってはこれまでのカーオーディオやカーナビに加えて、ドラレコというまったく新しい市場がここ数年で急成長したということである。このように一気に市場が立ち上がり、それに伴い技術が発達する現象は興味深い。

JVC（日本ビクター）とケンウッドが経営統合して生まれたJVCケンウッドにとっては、ビクターにビデオカメラ関連の技術があり、ケンウッドに熱と振動の面で厳しい車載機器に対応する技術があったため、それらを活かせるドラレコへの参入の下地があった。まさにドライブレコーダーはJVCケンウッドにとって生まれるべくして生まれた商品といえよう。

そうそう。ドラレコ装着をお願いしたのはボディコーティングをしてもらったダムクラフト。眞籠大輝代表にコーティングの状態をチェックしてもらったところ「OK」と合格をいただいた。「手洗いですか？」と問われ、「まぁ……ですね」と言葉を濁したが、実際にはバリバリ機械洗車だ。それでも残っているのだから耐久性アリということだろう！





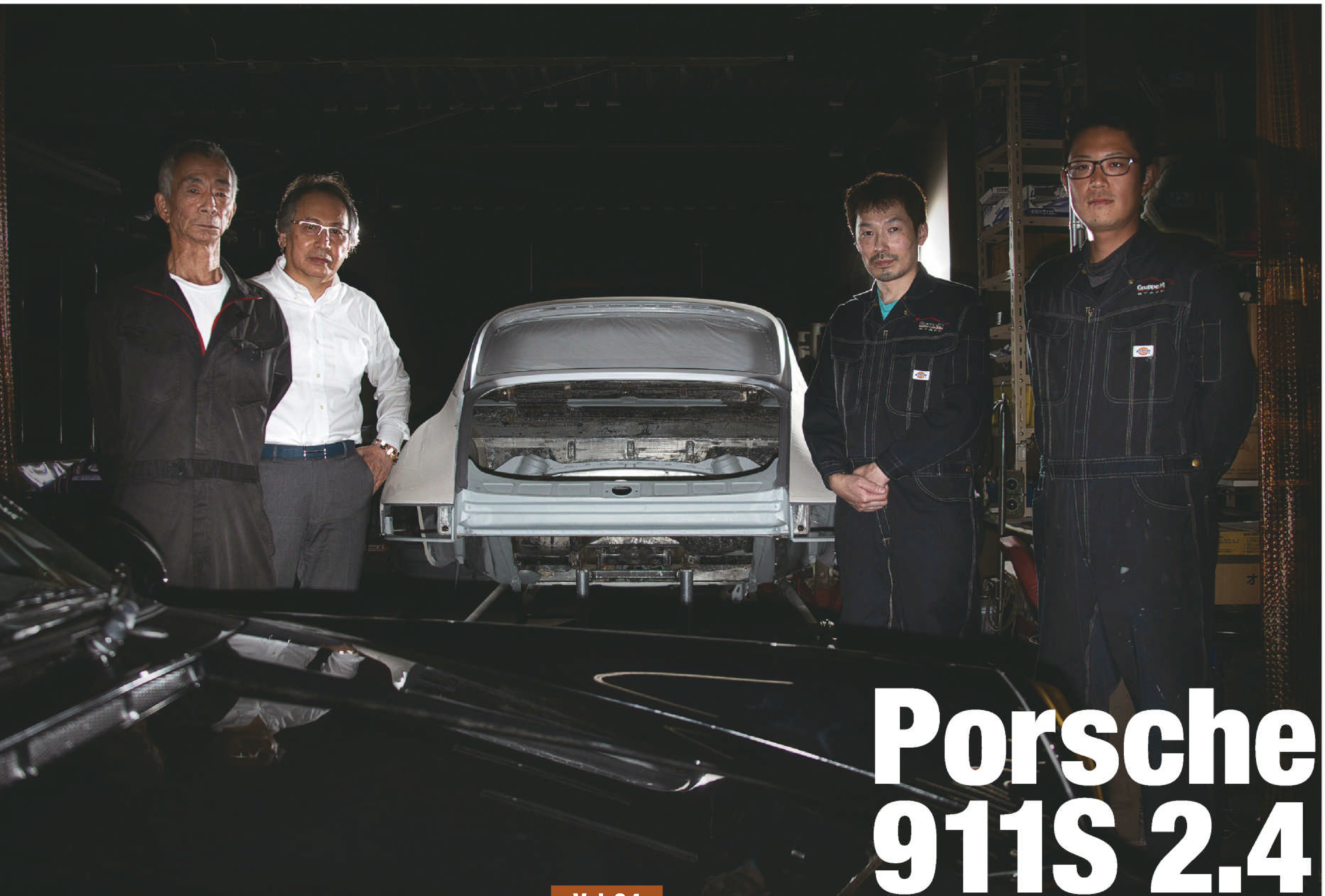
↑DRV-MR760で記録した映像を専用ビューワーで表示した際のスクリーンショット。スクリーンショットにするとこの程度の画像になってしまうが、ディスプレイで見ると十分に鮮明。上がフロント映像で下がリヤ映像。それぞれ右上部分にフロントにはリヤ、リヤにはフロントの映像が表示され、いつでも切り替えることができる。





株式会社JVCケンウッド企業コミュニケーション部広報・IRグループの木村 剛さん。

問い合わせ／JVCケンウッド　0120-2727-87　https://www.kenwood.com/jp/car/drive-recorders/
ダムクラフト　☎03-5759-3575　https://www.damcraft.jp/　ランドローバーコール　0120-18-5568　http://www.landrover.co.jp/



Porsche 911S 2.4

Vol.64

目指すは、70年代流のライトウェイト911

ボディの完成に一定の目処がついたのを受けグループ・エムでは生越社長以下携わるスタッフが集まり、これからの作業の方向性についてのミーティングが行われることとなった。その話し合いの中で見えてきたのはグループ・エムらしさが反映された新たなナロー911の姿だった。

REPORT◉藤原よしお（*FUJIWARA Yoshio*）
PHOTO◉前田恵介（*MAEDA Keisuke*）

「当初は全部オリジナルにすることも考えました。確かに良い物が出来ると思いますが、そこにグループ・エムとしての特色がない。ウチにはそれぞれの分野で拘りを持つスタッフが揃っていますから、それぞれがエンジン、内装、ボディなどを標準よりも良い物にしたいと思っている。そこで、皆のアイデアを結集して、最終的に〝ライトウェイト〟をテーマに完成させようと思います」

ミーティングの冒頭で、グループ・エムの生越守社長はこう切り出した。しかしながらそれは、ボディに軽目穴を開け、パネルをアルミに変え、内装をドンガラにする……というものではないという。

「走行中に跳ね上げた小石の音がガラガラと車内に響くような仕様にはしません。前からもお話ししているように、あくまでノーマルが基準。サーキットを気持ちよく走れるけど、そこに行く道中も、普段使いも快適。いわば普通に使えるライトウェイト。私が以前、RUFの仕事に携わっていた時に狙っていたのも、まさにそういうものだったんです」

では、具体的にこれからどうしていくのだろうか？

「ライトウェイトと言っても、ドアハンドルを外して964RSのストラップに変える……というようなモディファイはしません。また軽く精度が高いからといって964の17インチホイールに変えることもしません。なぜならそれらは、2・4の時代には存在しない物だからです。いくら性能が良くなるからといっても〝時代の軸〟は狂わせたくない、そう思っています」

ボディに関しては、以前行ったリヤ周りの補強以外に特に手を加える予定はない。しかし他にも軽量化する手立てはあると、塗装からエンジンOHまであらゆる部分を担当する新藤浩平メカはいう。



メカポンやコイルの前に並べられているのは、新車当時ディーラー・メカニックひとり一人に配られたというテクニカル・スペック表。各種調整値などメンテナンスに必要な情報がイヤーモデルごとに発行されている。



「フェラーリで言うところのストラダーレ。私自身ストラダーレが出る前に同じことをF355でしていたのですが、そのイメージですね」と、レポート車の完成形を語る生越社長。そこで大事なのは"時代感"を損なわないことだと強調する。



「中途半端にせず思い切りできた。また時間が経ってからも問題が起きないよう気を使って作業をしましたね」とボディとの5年間を振り返る鈴木工場長。最終工程を控えた911の前では、生越社長との細かな部分に対する打ち合わせも進められていた。

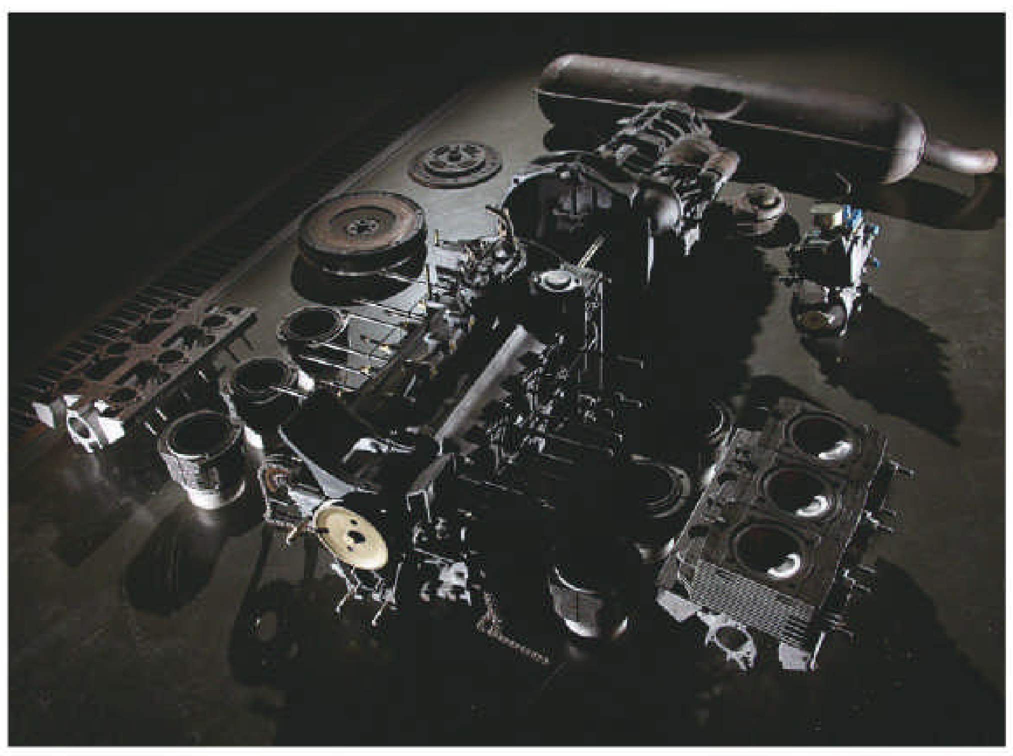
「例えばチッピングコートを薄く塗ることですね。材料の進化で、新車時のような厚みにしなくても同等の効果を得られます。あとは塗装工程でクリアを使わない、とかですね」

併せてインテリアでも、オリジナルの1／3ほどの厚さのカーペットに変えたり、シートを軽量なモノに変えたりすることで、見た目のオリジナリティや快適性を損なうことなく、軽量化していくことになる。それができるのも、基本となるボディが本来の姿を取り戻しているからだ。そのためにも時間をかけて作業を進めたことに意味があったと鈴木亮平工場長は振り返る。

「ここをやったら、ここも手を抜くわけにいかないだろうと基本に忠実に真面目に仕事をして、自分自身としては、やりたいことはやった感じです。今後はどこで軽量化できるか、新藤メカと相談しながら下地作りをやっていくことになりますね」

一方、こうしたボディの作業と並行して、エンジンをはじめとする機関パートの準備も始まっている。その担当をするのは伊沢省二メカ。1973年にミツワ自動車に入社して以来、エンジン一筋という大ベテランで、グループ・エムのエンジン作りのキーマンともいえる人物である。





バラされた状態のレポート車の2.4 ℓ 911/53型ユニット。不動の状態でグループ・エムに運び込まれていたが、特に不具合は確認されていない。このエンジンに関するレポートも次号以降で順次お届けしていく予定である。

「ポルシェは他のメーカーに比べると精度は高いけど、まだやるべきことはあります。ディーラーではやらない作業ですが、細かなバリをとる。ピストンの重量を揃える。クランクとフライホイールを一緒に合わせてバランスを取るとか。これらをやるだけでも、かなり違います」

機械としての誤差、公差を鑑みながらエンジンを仕上げていくのは、これまで数百基というエンジンを組んできた伊沢メカのノウハウが活きる部分だ。そうしてしっかりと組み上げたエンジンは、持てるパフォーマンスを十分に発揮するだけでなく、ライフも長く壊れないそうだ。

伊沢メカによると、レポート車のエンジン自体には特に問題がなく、現在バラして洗浄も、部品出しも終わり、組み付けを待っている状態にあるという。その作業には新藤メカも加わり、クランクシャフトを青砥で磨いて面仕上げにするなど、今ではあまり見られなくなった貴重な技術の伝承も行われている。

エンジンに関しては、排気量も変えずに基本的にノーマルであるものの、コンプレッションを上げ、フリクションを減らすなど細かな調整を煮詰めるファインチューンを予定していると生越社長はいう。その際にキモとなるのが、メカニカルポンプの最適化だ。

「よくメカポンがダメでキャブに変えたなんて話を聞きますが、実はメカポンは細かい部分まで調整ができるし、そのノウハウがあります。エンジンはマックスのパワーがどうかではなく、そこに到達するまでが大事ですからね。きっとアクセルペダルを1㎜踏めば違いがわかっていただけるエンジンになると思います」

もちろん、そうしたファインチューン、リファインに併せてサスペンションもリセッティングされる。そこでも基本となるのはノーマル。生越社長の持っているトーションバーの組み合わせと、ダンパーの減衰力に関するデータを駆使していけば、コイルスプリングに変えるなどの大手術を行わずとも、理想的な足まわりに仕立てられるという。

そのほかミーティングでは、細かな作業方法、今後のスケジュールなどが綿密に話し合われた。その結果がどのように反映されていくのかは、次回以降のレポートでご紹介できるはずだ。



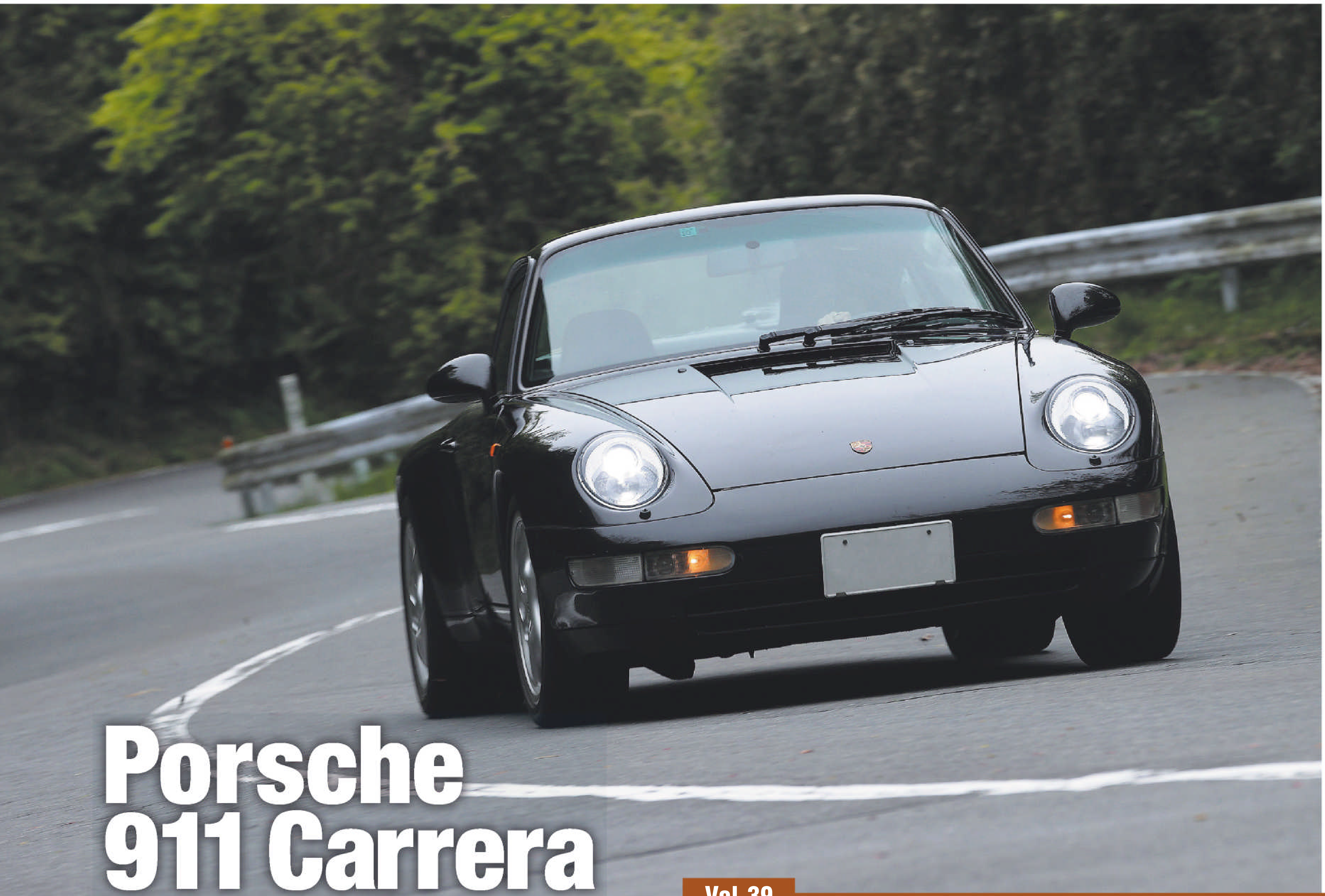
1973年から87年までミツワ自動車でポルシェのエンジンを担当し、最終チェックのテストドライバーも務めていた伊沢メカ。その知識と技術はもちろん、生越社長によると当時から「六本木にものすごく運転の上手いメカがいる」と評判だったという。





部品の調達やワークフローの整理などマネージャー的な役割も担う新藤メカ。今回はエンジンO/H、サスペンション、インテリアの組み付けのほか、塗装にも携わる予定。併せて伊沢メカとタッグを組んで様々なクルマのエンジンのO/Hに関わり、技術を伝承中だ。

問い合わせ／Gruppe M（グループ・エム）
☎048-450-2911　https://www.gruppem.co.jp/



Porsche 911 Carrera
（'95/Type993）

Vol.39

オーバーホールを考える

993を維持する上で、最大の難関となるのはエンジンのオーバーホールだろう。オーナーならば知ってることだが、空冷エンジンで完全なオーバーホールを目指す場合、その予算はフルスペックで約300万円!!　と、かなりの額となるからだ。筆者は運良くOH済みの固体と巡り会えたが、それとて実は、完璧ではない。というわけで今回は、993のオーバーホールについて、本音混じりに考察してみる。

REPORT◉山田弘樹（*YAMADA Kouki*）　PHOTO◉市　健治（*ICHI Kenji*）

993を手に入れるまで筆者は、買うことばかりに夢中になっていて、他のことはまったく頭に入らない状態でした。しかし晴れて993を手にしてみると、ひとつの大きな不安要素があることに気がついた。そう、エンジンのオーバーホールです。というわけで今月は、見て見ぬ振りを継続中の、オーバーホールについて考察してみます。

ちなみにマイ993は距離こそ10万kmを優に超えているけれど、「オーバーホール済み」として手に入れた個体です。記録写真に加えて作業内容を書いた書類（いわゆる請求書）まできちんと残されていて、それが購入の決め手にもなりました。

不安がないなら、いいじゃない！　いやいや、できることならワタクシ、993にはずっと乗り続けたいんです。となるとその先には、二度目のOHも見えてくるのです。ちなみに前オーナーがOHした距離と、私の年間走行距離（約1万km）を考えると、あと6年くらいでその時期が来る計算。うわ、それはキビシー!!

なぜなら空冷エンジンのオーバーホール費用はというと、シンプルに済ませた場合でも200万円くらいは必要。そしてきっちりやると300万円!?　は掛かると言うのです。

……熱出てきました。

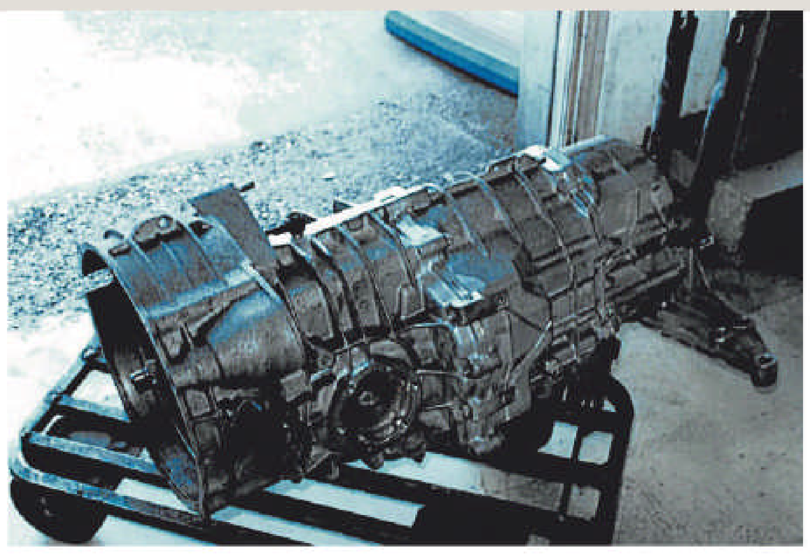
そしてマイ993は、このシンプル仕様でOHしたのだと思います。というのもかなり細部まで手を入れているにも関わらず、ピストンとシリンダーは再使用されていたんです。

マーレの純正キットはフルバランスが取られており、組むとなると6発分すべてが必要。そしてピストンキットには3種類あり、一番安いものでも1セット10万8000円。高いものだと21万8000円もするのです（真ん中は13万円）。3種類の内訳は調べ切れていないのですが、鍛造とはいえ、やっぱり高い。

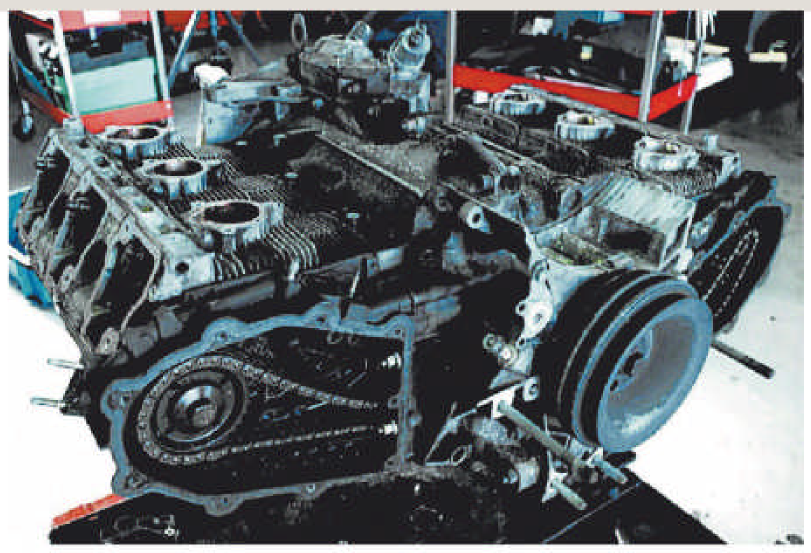
だったらまだ大丈夫そうなピストン＆シリンダーにはひとまず目をつむり、クランクケースやヘッド周りからのオイル漏れをまず止めよう。



95年式カレラのエンジンはバリオラムの付かないM64/05型。排気量は3600ccで最高出力は272ps/6100rpm、最大トルクは330Nm/5000rpmとなっているが、今その出力がどれだけ維持されているのかは……パワーチェックしてみたいような、してみたくないような（笑）。

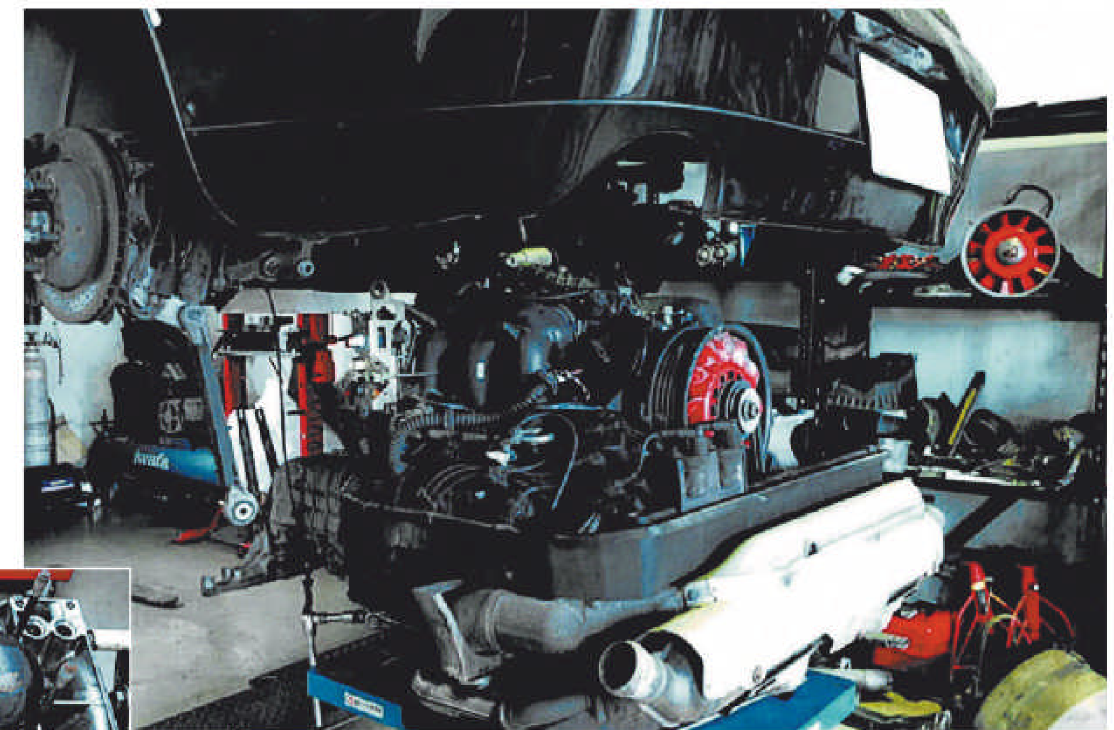


6速MTはOHされていない。OH費用がどのくらい掛かるのかはまだ調べていないが、中古相場でもトランスミッションはかなり高額なようだから、これからも丁寧に扱わなくては。

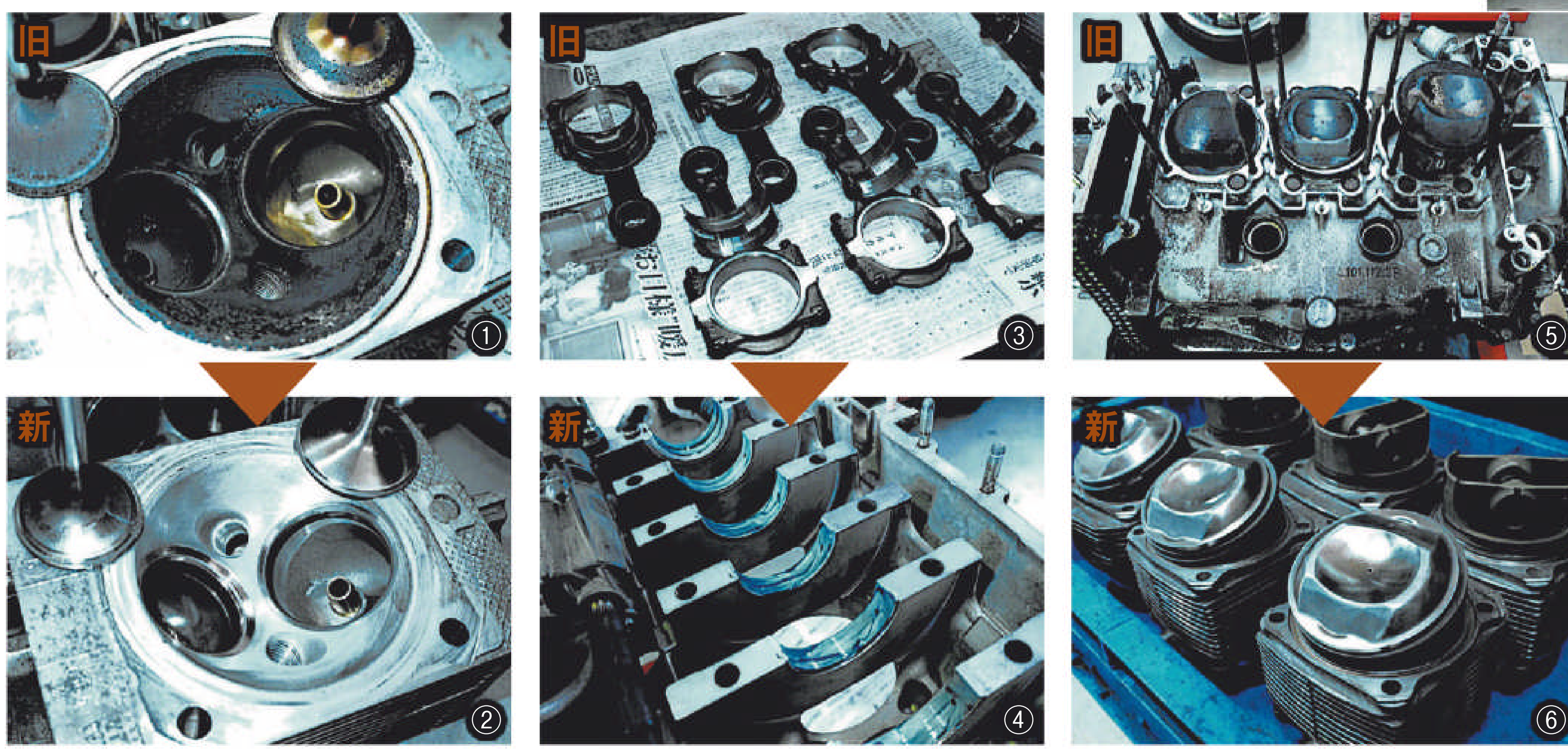


約20年の歳月を経たブロックやクランクケースは、ブローバイの影響かかなり汚れており、OH時に洗浄された。記録用の紙焼き写真をスキャンしたため、画像が粗いのはお許しを。

2015年に前オーナーが行ったオーバーホール



某老舗ショップでOHされたエンジン。当初は空冷ファンが、赤く塗られていたようだ。



ヘッドポート内(①→②)はカーボン除去され、バルブガイドも交換。シートカットと共にバルブ擦り合わせも行われステムシールも交換された。コンロッドは再使用され、ボルト／ナット／メタル(インタミ含む)も交換(③→④)。ピストンとシリンダーは再使用されたが、リングとシリンダースタッドボルトは交換されていた(⑤→⑥)。この他にもラッシュアジャスター、プラグコード、RSクラッチキットなど、かなり手を入れてくれていたようだ。そしてこのOHを経てわずか2万kmを走った時点で筆者の手元にやってきた。

ついでに補機類をリフレッシュして、RSクラッチでも付けますか！ となったのではないかなぁ……と予想しています。いつかそのショップに行って、ルーツを訪ねてみたいなぁ。

ところでオーバーホールって、いつするべきなんでしょう？ 素朴な疑問をクレフの小島メカに尋ねると「うーん……2万kmですね！」

という冗談みたいな答えが返ってきて、卒倒しそうになりました。

まぁそれは、あくまで911の性能を完璧に維持したいなら、ということでしょう？ と聞き返すと「自分が昔ナローに乗っていたとき、9万kmでOHをしたんです。すると210km／hだったトップスピードが、メーター読みですが250km／hまで出せるようになったんです。本当に力強くなって、見違えましたよ」

というじゃないですか。きっと富士にバンクがまだあった頃の話だとは思うのですが(笑)、ともあれ本当の性能を維持したいなら、OHは視野に入れるべきのようです。

ただ「高回転型でもないシンプルなSOHCですし、普通に走るだけなら20万kmでも動くことは動いちゃいます。普通の使い方なら、極端に言えば一生に一度エンジンを開けるかどうかですよ」とも。つまりそれほど神経質になる必要はないよ、ということで、少しホッとしました。

そう、このエンジンは頑丈かつトルキーだから走っちゃうんですよね。そして日本だと性能を使い切るような走らせ方は滅多にしないから、劣化具合がわからないのだと思います。

実際3年間乗っていても、未だに何ら不満はないです。むしろたまにエンジンを回すと「気持ちいいなぁ！」と嬉しくなってしまうくらい。

だったらパワーチェックしてみればいいじゃない？ いやいや、OHするお金もないのに、パワーが低かったら悲しいじゃないですか。

となると993のOHって、乗れるまで乗ってその間にコツコツお金を貯めて、いざ本当の性能を味わうぞ！ という時にやればいいのでしょうか。よし、明日から貯金だ！

でもその前にオーバーホールしたての993に乗ってみたいなぁ。絶対的なパワーよりもパワーの出方や、フィーリングを比べてみたいなぁ。なんて色々考えていると、小島メカが「圧縮を測ってみたらどうですか？」と提案してくれました。それなら出力が分かるわけでもないし、6つのシリンダーのバランスが見られて、エンジンの調子がわかるからよいのではないか？ と。

分かってダメだったらどうするの？ という話もありますが、吸気周りに付いたブローバイがピストンリングの摩耗によるものかなど、色々と得られる情報が多そうなので、ひとつお願いすることにしました。いやぁ、メンテしてるだけなのに993って、本当に飽きないです。





スーパーフォーミュラで全チームが採用する國政仕込みのプロフェッショナルエアツール!

●エアーチャックワン　価格:オープン

ずっと欲しかったエアチャックワンを遂に手に入れました！ これは國政久郎さんが開発し、特許を取得した特殊構造のエアチャック(タイヤのエアバルブに刺すエアゲージの先端接続部分)で、内圧測定時の空気漏れを防いでくれる優れもの。ゲージを抜き差しするたびに"プシュッ！"と空気が漏れるのは、筆者もずっと疑問だったんです。いくらコンマ1キロ単位で内圧にこだわっても、抜き差しして空気が抜けてたら意味なし。サーキット派は要チェックのアイテムですよ(ゲージは別売り)。

■オリジナルボックス
☎042-682-0890　http://www.originalbox.co.jp





サーキットのススメ
走れるクルマの本当の遊び方

Vol. 51 モーターランド三河

二面性が魅力のショートサーキット

最新スポーツカーを本気で楽しむなら、サーキット走行が最善の道！　というわけでこの連載では毎回サーキットを身近に感じる方法を模索している。今回はショートサーキットの多い、愛知県にあるモーターランド三河。

SUPERVISOR◉田中哲也（*TANAKA Tetsuya*）　TEXT◉吉岡卓朗（*YOSHIOKA Takuro*）
PHOTO◉平野　陽（*HIRANO Akio*）

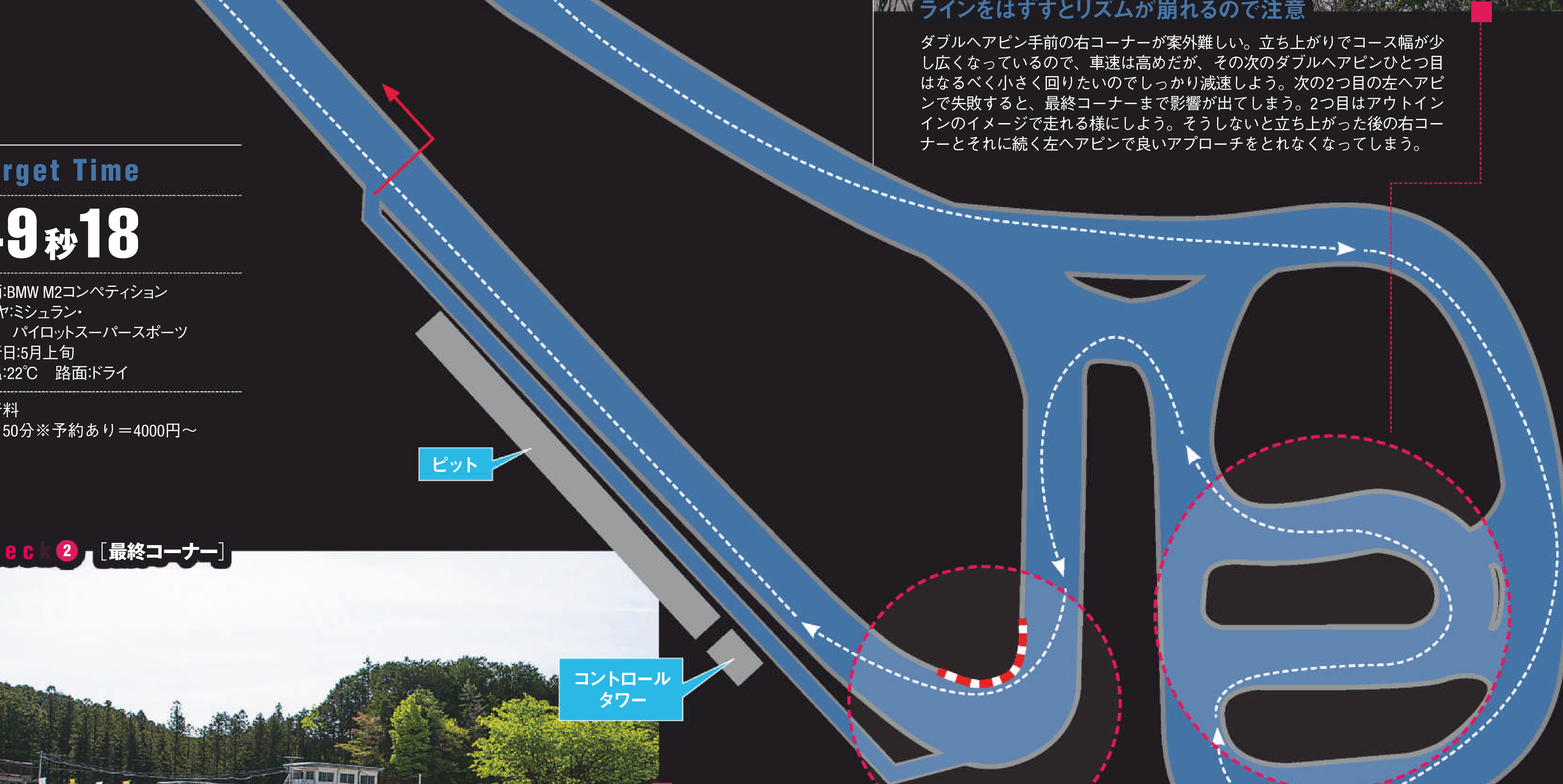


SUPERVISOR 田中哲也

本誌おなじみのサーキットご意見番。今シーズンはスーパーフォーミュラライツ、スーパー GT300クラスに監督で、スーパー耐久シリーズST-3クラスにドライバーで参戦。今シーズンはスーパー耐久やスーパーフォーミュラライツで勝利をあげている。

SPECIFICATIONS
モーターランド三河

- ■コース全長　1200m
- ■メインストレート長　250m
- ■周回方向　時計回り
- ■コース幅　10〜15m
- ■最大高低差　12m
- ■最高標高　547m



Target Time

49秒18

車両:BMW M2コンペティション
タイヤ:ミシュラン・
パイロットスーパースポーツ
走行日:5月上旬
気温:22℃　路面:ドライ

走行料
平日50分※予約あり＝4000円〜

Check 1 ［ダブルヘアピン］



ラインをはずすとリズムが崩れるので注意

ダブルヘアピン手前の右コーナーが案外難しい。立ち上がりでコース幅が少し広くなっているので、車速は高めだが、その次のダブルヘアピンひとつ目はなるべく小さく回りたいのでしっかり減速しよう。次の2つ目の左ヘアピンで失敗すると、最終コーナーまで影響が出てしまう。2つ目はアウトインインのイメージで走れる様にしよう。そうしないと立ち上がった後の右コーナーとそれに続く左ヘアピンで良いアプローチをとれなくなってしまう。

Check 2 ［最終コーナー］



Cコースセクションからの長いつながりを活かす

ダブルヘアピンから最終コーナーは派手な走りを封印して、どれだけ曲げて、どれだけトラクションをかけられるかが重要だ。Cコースから最終コーナーのセクションは、慣れるほどタイムが落ちてしまう場合もある。頑張りすぎてラインをはずしたり、アクセルを踏みすぎたりするからだ。丁寧に小さく曲げてクルマを前に出す走りが必要だ。小さなコーナーはちょっとしたオーバースピードでフロントが逃げていく。しっかり車速をコントロールしよう。

道の駅がオススメ



食事はコンビニでお弁当を買っていくか、サーキットから約7km、10分の場所にある道の駅つくで手作り村がオススメだそうだ。手ぶらでBBQというセルフサービスプランも用意され、作手和牛450g、鶏肉150gなどを含んだ基本食材セットが5400円で楽しめる。住所：愛知県新城市作手清岳ナガラミ10-2　電話：0536-37-2772　9～18時



新東名高速道路の新城ICから約30km、50分。関西方面から行く場合は東海環状自動車道の豊田松平ICがいい。こちらの場合は約44km、1時間。

住所：愛知県新城市作手岩波字長ノ山60-6
電話：0536-37-5501　定休日：なし

ピットは走行時間のみ使用



ピットは屋根付きで15台分用意される。その利用方法は独特だ。走行時間以外はパドックに待機して、走行時間10分前に場内放送が流れたらピットに移動する。ピット番号はスポーツ走行申込時に指定される。走行時間が終了したら、ふたたびパドックに戻るので、ピットに持ち込む荷物は最小限にするといいだろう。

豊富なレンタカーが用意



サーキット走行できる車両を持たないが、走ってみたいというビギナーのために、レンタル車両も用意される。ラインナップはトヨタ86／ヴィッツ、スズキ・スイフト、マツダ・ロードスターなど多彩。料金は4500円でフルコース7周。サーキット装備のレンタル(ヘルメット＝300円、グローブ＝100円)もある。

走行申し込みはここで



9時から始まる1時間(実質走行50分)枠は、フルコースを使用するグリップとAコースのみを使うドリフトが交互に用意される。走行料4500円は3日前までに予約すると500円引きとなる。なお2時間目以降は予約有無に限らず3000円だ。新東名高速道路の開通以降、関東からの来場者がかなり増えたそうだ。

豊川沿いの老舗ホテル



新東名高速の新城ICそばには、いくつかホテルがある。今回オススメするのは新城駅の南、豊川のほとりにある新城観光ホテルだ。半露天の岩風呂から眼下に見下ろす豊川の景色で身も心もリラックスできる。朝食付き5700円～。サーキットまで約25km、40分。住所：愛知県新城市字笠岩11番地1　電話：0536-22-1234



コースの全長が短くても、走ると面白いサーキットは多い。それは与えられた地形を上手く活かすことでアップダウンを作ったり、木々の中を走らせることでスピード感を増したり、単調にならない工夫が施されて、迫力を感じられるコースとなっているからだ。

今回取材したモーターランド三河はまさにそんな工夫がされたショートサーキットである。オープンしたのは２００３年だが、12年に現在のフルコースの後半にあたるＣコースが追加されて、いっきに魅力が増した。開業から10年近く経てのコース延長ということもあって、従来からあったＡＢコースとＣコースの雰囲気はまったく異なる。従来からあったＡＢコースはストレート２本をヘアピンでつなぎ、途中にＳ字を置いた細長いレイアウトでやや単調だったが、そこに小さな曲率のヘアピンを持つＣコースが追加されたことでコーナーのバリエーションが増えた。

さらにＣコースはＡＢコースよりも10ｍほども下がったところにあるため、アップダウンが生まれたことも大きな影響を与えている。その二面性がとても面白く、どことなくニュルブルクリンクの北コースとグランプリコースの関係を思い出す。ニュルブルクリンクもまた、グランプリコースから北コースに入ると途端に雰囲気が変わるのである。

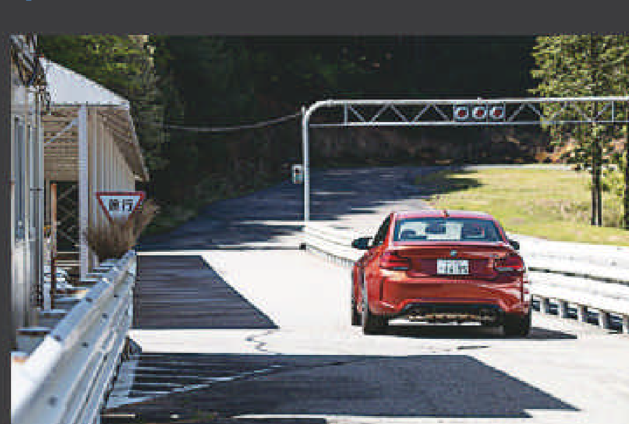
ショートサーキットは必ずテクニカルなセクションがないといけないと思う。なぜなら初期のドライビングは低速で学ぶことが重要だからだ。一方で安全一辺倒でもいけないとも思う。安全を重視するのはモータースポーツの基本だが、与えられた状況下で、つまりサーキットの状況に応じて最高の走りをすることが重要なのだ。特に最近安全を重視したサーキットでは、多少コース外に出ても簡単に戻れることが多い。これを利用して故意にはみ出したりして、タイムを稼ごうとするドライバーが増えてきているように感じる。いくら競争とはいえ、それは真の実力ではないだろう。きちんとコース内で適正なマージンを持って走れるようにならなくてはならない。

ところで愛知県はサーキットが多い。トヨタや三菱のお膝元、ホンダの創業の地だからだろうか。まさにサーキット天国と言っていい。この連載の取材でかなり巡ったが、今回の三河も含めて、いずれも特徴的な走って楽しいコースばかりである。

繊細なアクセルワークを学べる

BMW M2 コンペティション

今回取材したモーターランド三河は、前半のハイスピード区間と後半のテクニカル区間がほどよくミックスされたレイアウトが魅力的なコースだ。BMW M2の最高出力は450psあるので、250mとそれほど長くない直線でも140km/hに達する。一方で後半のテクニカル区間はその高出力故に不用意にアクセルペダルを踏むとなかなか前に出ない。攻略法の項でも述べたが、タイムを出すためには前に出るように走らせる事が重要だ。今回はMDM(Mダイナミックモード)を選択したが、それでも簡単にテールが大きく出てしまうのでタイムを出すのは難しい。だが半面、M2で繊細なアクセル操作を学べば、ハイパワー車を操る技術が身につくとも言える。



問い合わせ／モーターランド三河　愛知県新城市作手岩波字長ノ山60-6　☎0536-37-5501
BMWカスタマー・インタラクション・センター　0120-269-437　http://www.bmw.co.jp/
デジスパイス株式会社　http://www.dig-spice.com



届かない アベレージラップ

MOTOR SPORT

REPORT◉山田弘樹（*YAMADA Kouki*）
PHOTO◉田村 弥（*TAMURA Wataru*）

SGT LOTUS EVORA
Super GT Inside Report 2021 | Vol.3

muta Racing INGING
#2 muta Racing LOTUS EVORA MC

FUJI GT 500 KM RACE

●予選:5位　●決勝:10位

5月3日（月）から2日間にかけて「FUJI GT 500KM RACE」が開催された。muta Racing INGINGはこのシリーズ最長となる500kmレースでスーパーフォーミュラでも活躍する小高一斗を第3ドライバーに起用。昨年からさらに40kgのウエイトが課せられたSGT LOTUS EVORAに攻めのセッティングを施してレースへと臨んだが……。

GT500車両に側面から衝突され、リタイアを余儀なくされた岡山ラウンド。開幕戦を失意のノーポイントで終えたmuta Racingインギングは、土曜日の公式練習走行から果敢にmuta Racing LOTUS EVORA MC（以下エヴォーラ）のセッティングを構築していた。

GT500換算で110周。500kmの長丁場となる今大会では2回のピットが義務づけられており、チームは第3ドライバーに若手有望株である小高一斗選手を起用。昨年チーム・インギングのドライバーとして活躍し、阪口選手と共に2回のポール・ポジションを獲得した小高選手が、今大会の予選用セットアップを担当したのであった。

これに応えるかのように、予選Q1では加藤選手が渾身のアタックを披露した。決勝を想定したハードタイヤを4周掛けてじっくりと暖め、満を持して臨んだアタックラップ。ここで加藤選手は1分36秒104を叩き出し、予選Aグループのタイムボードで2番手に躍り出たのである。

さらにライバルの追い上げを想定した加藤選手は、翌周もアタックを続行。セクター1、セクター2とベストを更新したが、セクター3ではオーバーステアから痛恨のハーフスピンを喫し、これでアタックを終了。しかしその順位は変わることなく2番手をキープし、エヴォーラは無事にQ1を突破したのであった。

そして迎えた予選Q2は、なんと小高選手が担当。3周のウォームアップから1分36秒233をマークして、Q1と同じく2番手に浮上した。

さらに翌周も1分36秒077までタイムを縮めたが、一方でライバルたちは既に35秒台へ突入していた。

これを見た小高選手は、ハードタイヤのキャパシティを確認しながらだろう最後の一発に賭けたが、残念ながらタイムアップならず。

「Q1の状況からセッティングを変更したが（セクター3での）アンダーステアが強くなってしまった」と、悔しそうに予選を振り返った。

そうは言ってもこのアタックで小高選手はセクター2全体ベストをマークしており、予選順位も5番手と、決勝に向けて明るい材料を残した。ポールを獲得したのは1分35秒343を記録した♯61 SUBARU BRZ R&D SPORT（井口卓人／山内英輝 組）だった。

こうして迎えた決勝レースで、チームはひとつの大胆なプランを遂行



わずか6周目で小高選手を交代し、こじ開けたウインドウから上位進出を狙ったSGT EVORA。しかし阪口選手をもってしても想定したレースラップには届かなかった。あのBSタイヤでも、マッチングが取りきれていなければ当然結果を残すことはできない。これがシーズン前から加藤選手が語っていた、楽観視できないレースの難しさなのである。





●Driver 加藤寛規選手



●Driver
阪口良平選手

●Driver
小高一斗選手

公式練習走行では一発の速さを持つ若武者、小高選手が予選用セッティングを行い、なおかつQ2も担当。これを受けた加藤選手は、Q1で見事に2番手を獲得した。しかしQ2では安定方向に振った微調整が裏目に出て5番手に。決勝はレースラップで一番の速さを見せる阪口選手がロングスティントを担当した。



した。それはスタートからの混戦、加速の鈍いエヴォーラがGT3勢に飲み込まれる状況を避け、わずか5周で最初のピットインを行う作戦だ。爆発力のある小高選手を最短でピットインさせてまでエヴォーラにクリアラップを与え、レースペースで抜群の安定度と速さを誇る阪口選手にロングを託す奇作である。

そしてこの目論みは、見事に成功を収めた。スタートの混戦からエヴォーラの順位は8番手まで落ち、さらに3周目には一台のGT500マシンがリタイアしたことからセーフティカーが導入されたものの、小高選手は予定の1周遅れでピットイン。ここでドライバーを加藤選手に交代すると、チームはGT300クラスの集団の前にエヴォーラを送り出して周回遅れをも回避したのである。

しかしここからが、長く苦しい戦いの始まりだった。そのレースラップは1分38秒台後半で推移し、上位陣との差はジリジリ開いて行くばかりだったのである。加藤選手は57周目まで走り抜いたが、すべての車両が1回目のピットインを終えても、その順位は10番手がやっとだった。

そしてこの状況は、ニュータイヤを履いた阪口選手のスティントでも基本的に変わらなかった。それでも阪口選手は粘り強く周回を重ね、23番手に落ちた順位を11位まで回復。そしてまさにレース終了目前の10０周目、6番手を走る♯11 GAINER TANAX GT-R（平中克幸選手）が戦線離脱したことから10位でチェッカーを受け、辛くも貴重な1ポイントを獲得したのだった。

今回エヴォーラがレースラップで速さを発揮できなかった理由を渡邊チーフエンジニアは「ブリヂストンタイヤ一年目の習熟不足」と語った。他チームが選ばなかった新作コンパウンドで勝負を挑んだが、これをコンディションにマッチングさせきれなかったと、厳しく自己分析した。

とはいえその根幹には、昨年比で40kg上乗せされたBoPウエイトがのしかかっているのは紛れもない事実。この不可解な性能調整に不満を言っても埒が明かないからこそ、懸命に技術で対応しているのである。

次戦は三重県鈴鹿市に「蔓延防止等重点措置」が適用されたことから延期に。繰り上げで第4戦もてぎラウンドが7月17日（土）から開催される。マザーシャシーにとって厳しい戦いはまだ続きそうだが、諦めることなくチャンスを伺って欲しい。

新投入のタイヤを路面とマッチングできず アベレージラップを上げられなかった

●Chief Engineer
渡邊信太郎

GT3勢に飲み込まれることを避けたトラフィック回避作戦は「GT300クラスの集団の前に加藤選手を送り出すことができ、予定通りだった」という渡邊エンジニア。しかし肝心なレースラップは想定より大幅に遅く、上位陣に離される結果となった。渡邊氏いわく今回選んだタイヤはBSとしても初めて投入したタイヤであり、それを選んだ部分にも「BS初年度としての経験不足はあった」と分析。レースラップが低迷した直接の原因はそもそも不可解な40kgの重量増にあるように思えるが、それでも「新しいタイヤのデータが取れたことは次につながる」と、前向きに語ってくれた。





BRZが圧倒的な速さを見せるも 決勝は60号車GRスープラがもぎ取る

GT500換算110周で争われた500kmレースは、予選で圧倒的な速さを見せた♯61 SUBARU BRZ R＆D SPORT（井口卓人選手）が変わらぬ速さで34周目までトップを快走。これを予選3番手から1周目に2番手に順位を上げた♯60 SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT（河野駿佑選手）が追う形に。レースは序盤32周目にGT500マシンのトラブルからGT初のFCY（フルコースイエロー）が導入され、各車80km/hで車間を維持。それ以前にピットインしたマシンが順位を上げた。全車が1回目のピットを終え、バトルを制してトップに立ったのは♯52 埼玉トヨペットGB GR Supra GT（川合孝汰選手）。52号車は2回目のピットを終えても速さを維持し続け、このまま優勝を飾るかと思われた。しかしレース終了間際の96周目に駆動系のトラブルからスローダウンを喫し、リタイアの憂き目に。代わりにトップに立ったのは、82周目から2位に着けていた60号車のスープラだった。
60号車はそのまま逃げ切って今季優勝。2番手には61号車BRZ、3番手には♯55 ARTA NSX GT3（高木真一／佐藤 蓮 組）が入賞した。









17台による、熱戦開幕



4月に予定されていた特別戦はキャンセルとなったものの、開幕戦の富士スピードウェイにはクラス1が6台、クラス2には11台という近年最多のエントリーが集まることになった。

MOTOR SPORT

LOTUS CUP JAPAN 2021

Rd.1 Fuji

波乱続きの2020年シーズンを経て迎えた新シーズン、ロータス・カップのグリッドには、2クラス合わせて17台が揃った。「ドライブが上手くなる」と誰もが口を揃えるミッドシップスポーツを駆り、あらゆるポジションでクリーンかつ熾烈なバトルが展開された。

TEXT◉入江大輔(*IRIE Daisuke*)　PHOTO◉市　健治(*ICHI Kenji*)

ロータスのワンメイクシリーズ、2021年シーズンの「ロータス・カップ・ジャパン」開幕戦が5月9日に静岡県・富士スピードウェイで開催された。

昨年は新型コロナウイルスの影響によるカレンダーの変更、さらに菅生ラウンドが天候悪化により中止を余儀なくされるなど、3戦のみの開催となったロータス・カップ。21年シーズンは、今回の富士を皮切りに、第2戦スポーツランドSUGO（7月25日）、第3戦ツインリンクもてぎ（9月5日）、第4戦ツインリンクもてぎ（11月28日）という全4戦。また、10月31日にはロータスの祭典「JAPAN LOTUS DAY in 富士スピードウェイ」内のエキシビションレースとして、特別戦も予定されている。

依然として全国的に厳しい感染状況が続いていることから、開催に際しては、事前の問診票提出、ピットエリア各所に消毒液の設置、マスク装着の徹底やソーシャルディスタンスを確保をするなど、厳格な感染対策が施行された。実に2シーズンぶりの富士ラウンドには、トップカテゴリーのクラス1に6台、クラス2には昨シーズンから大幅に増加した11台が集結。近年最多エントリーとなる合計17台により、熱戦が繰り広げられることになった。

今回、クラス2のエントラントが増加した背景には、スポットエントリーも可能なレンタカーによる参戦パッケージを用意するなど、主催者側からの積極的な働きかけがあった。昨年の最終戦もてぎで実に8年ぶりの復活を果たした篠原祐二も、クラス2へのフル参戦を決めたひとりだ。08年～09年にかけてクラス10連勝を記録した経歴を持つ篠原は、「スポット参戦した昨年のもてぎで2位に入り、しっかり勝ちたいなと思ってシリーズ参戦を決めました。これだけの台数が揃ったワンメイクレースですから、楽しみしかありません。ど



→昨年11月に行われた最終戦以来となった今回のレース。久々の実戦に向けて、各チームは練習走行の段階から精力的に走り込み、セッティングを煮詰めていた。





↓一時は参戦台数の減少からクラス不成立の可能性もあったクラス2だが、秋葉有一をはじめとするクルーが参戦を続けたことで、11台という賑わいを取り戻すことに。

んどん増えるので、皆さんのドライビングを学べるシーズンになると思います。周囲の動きをしっかり見ながら、自分のドライビングを上達させたいです」と、参戦理由を明かしてくれた。

21歳の小林一景が初勝利

シーズン初戦のグリッドを決める予選、時折風が強く吹くものの、天候は晴れとなった。アウトラップ後、早々に1分55秒146の好タイムを刻んだのは、クラス1屈指の経験を持つベテランの荒田良浩。アタックを早々に切り上げてピットへと戻った荒田に対し、今シーズンからロータス・カップへの参戦をスタートした小林一景がトップへと飛び込んできた。1999年生まれの21歳、これまでヴィッツ・レースを戦っていた小林は、唯一の54秒台となる1分54秒594をたたき出し、ロータス・カップ初挑戦ながらもポールポジションを獲得。フロントロウの一角となる予選2番手は1分55秒050を記録したゲストドライバーの佐藤考洋。3番手に荒田、4番手にはブレーキトラブルを抱えながらも走行を続けた昨年の王者の清水友一が続いている。



「エキシージのスピードやハンドリングに魅力を感じて参戦を決めました。ヴィッツとはかなり違いますし、あらためて速くて驚きました。ミッドシップへの対応も大変でしたね。決勝は経験豊富な皆さんが後ろに控えているので、クルマをしっかり守って、トップで帰ってきたいです」と、小林は笑顔で意気込みを語った。

10周で争われる決勝のグリッドには、予選でトラブルが発生したクルーも含めて全車が並び、セーフティカー先導のフォーメーションラップへ。ところが、スタートシグナル点灯の段階で、セーフティカーのパーツがコース上に落ちていることが発覚。安全上の理由から25分のディレイが決定した。コース上に落ちた部品を回収し、仕切り直しのフォーメーションラップを再度走行、あらためて17台が一斉にスタートした。



ポールの小林はロータスでの初スタートということもあり、蹴り出しで一瞬の隙を見せたものの、フロントロウに並んだ予選2番手の佐藤もクラッチの不調からスピードに乗せることができない。2列目から抜群のダッシュを決めた荒田良浩がイン側へと切り込むが、スピードを取り戻した小林が1コーナーをトップで切り抜け、ホールショットを奪った。

混戦を抜け出しトップに立った小林は、危なげなくペースをコントロールし、ロータス・カップのデビュー戦を見事勝利で飾った。スタート直後は6番手まで順位を落としていた佐藤がペースを取り戻し、2位を獲得。3位に清水、4位に東浩平が続いている。ゲストドライバーの佐藤が賞典外となるため、優勝が小林、2位に清水、3位に東という表彰台の顔ぶれとなった。

「後ろがあいてからはミスをしないように、とにかく安定した走りを心がけました。ヴィッツと比べると、ストレートも80km／hくらい違うので、世界が違いますね（笑）。エキシージは本当にドライブが上手くなるクルマだと実感しました」と、小林は笑顔で初戦を振り返っている。

11台が参加したクラス2は、予選トップの飯田敏雄と2番手の篠原祐二が序盤からハイレベルなバトルを展開。スタート直後は3番手に順位を落としていた篠原だったが、4周目に飯田をパス。首位に浮上すると飯田の追撃を振り切って、ロータス・カップ復活勝利を手にした。2位はクラス2初参戦のレースを表彰台で飾った飯田。また、最終ラップのフィニッシュライン直前で、前をいくパパシューを捉えた長澤宏昭が3位を得ている。「タイヤやブレーキを持たせながら、同時にプッシュしつつ、すべて忠実に反応してくるクルマなので、本当に楽しいです」と、篠原はあらためてロータスで戦うレースの楽しさを強調した。

多くの台数が集まった開幕戦、特にクラス2は力が拮抗していることもあり、スタートからフィニッシュまであらゆるポジションで熾烈なバトルが見られることになった。主催者によると次戦に向けてさらに台数が増えるとのこと。21年のロータス・カップは、最高にエキサイティングなシーズンが約束されたと言えそうだ。



今回の富士でロータス・カップへのデビューを果たした小林一景。ミッドシップでの初レースに戸惑いながらも、抜群のスピードで予選トップを獲得した。





クラス2は予選2番手からスタートした篠原祐二が復活優勝を果たした(上)。ポールスタートの小林は決勝でも安定したスピードを披露し、初優勝を手にした(右)。

スポーツカー
自動車工学的ロン

福野礼一郎の熱宇宙 32

かつて我々は福野礼一郎のスポーツカー論／スーパーカー論を貪るように読んだ。「スポーツカーの是非は物理が決める」「ヨー慣性モーメントは運動性のキーワードだ」「スーパーカーなんか直線番長のゴミである」そんな過激で熱いスポーツカー論をわくわくしながら毎月読んだものだ。かつて福野節の熱烈なファンだった本誌編集長永田元輔が、夜の東京をスポーツカーで走りながらいまの視点で福野に本音のスポーツカー論、スーパーカー論を問う。もう一度あの熱い話が聴きたい。

REPORT◉福野礼一郎（*FUKUNO Reiichiro*）
PHOTO◉篠原晃一（*SHINOHARA Koichi*）

理論上最強の2ドアクーペボディに3ℓ直6ツインターボ搭載 憧れのBMW M2に「サブフレーム」の設計的ポイントを学ぶ

硬いけど不快でない乗り心地はボディ構造の勲章

永田編集長と福野礼一郎はBMW M2に試乗している。

「F87」という車両形式が暗示しているように、M2は2011年にF20型1シリーズからスタートして3シリーズ→4シリーズ→2シリーズと発展・展開したBMWの小型FRプラットフォームシリーズのバリエーションで、1シリーズと同じショートホイールベース版ボディを2ドアクーペ化した2シリーズ＝F22の基本骨格に、3／4シリーズのセミコンペティション仕様であるM3／M4のシャシ／サスペンションを組み合わせ、3ℓ直列6気筒ツインターボエンジンを搭載したスーパーモデルだ。

ビー・エム・ダブリューから借用してきたのはS55B30型410ps搭載の最終バージョン「コンペティション」7速DCTモデル。ベースの2シリーズクーペ＝F22の最高性能版であるM240i（新世代モジュラーエンジン直6＝B58B30型／340ps搭載）＝727・0万円に対し、208万円高い935万円だ。

ご存知のように現行1シリーズ＝F40と2シリーズ＝F44およびミニバンのF45／46は、すでに3代目MINIを母体とする横置きFFのUKL2（ウンテレ・クラッセ2）プラットフォームに移行、また3シリーズ＝G20／4シリーズ＝G22、およびM3＝G80／M4＝G82も、BMWのフロント縦置きエンジンモデルの設計／生産技術基盤を統合する新世代プラットフォームCLAR（クラスター・アーキテクチャー：2015年7シリーズでデビュー）に置き換わっているので、M2＝F87と2シリーズクーペ＝F22（M235i／M240i）は旧世代FRプラットフォームの最後の生き残りである。新型M2（モデルナンバーはおそらく「G87」）もすでにテスト中の様子がスクープ写真で報じられている。

とはいえM2＝F87の魅力はいまでも色あせていない。福野礼一郎は「旧FRプラットフォーム・シリーズの最高傑作は1・5ℓ直列3気筒を縦置き搭載した1シリーズ＝F20最後のモデルの118i」と言っているが、M2の評価もかなり高い。

永田編集長　撮影終了しました。試乗しましょう。

いつも試乗で使用している都内の一般路をまずゆっくり走る。

永田　2シリーズクーペと同型のボディですが、トレッドはフロントで1510㎜→1600㎜、リヤで1580㎜→1530㎜と前後とも70㎜も拡大しており、ボディもそれに合わせてかなりのオーバーフェンダーになっています。写真ではあまり差がわからないですが、実車はM3／M4同様迫力満点です。フェンダーを片側で35㎜広げているということは、当然ながらホイールのインセット変更だけじゃすまないですよね。

福野　ハブユニットとサスアームが違います。というかM2／M3／M4はサブフレームごと全部別物です。

永田　タイヤはミシュランのパイロットスーパースポーツで、フロント245／35-19、リヤ265／35-19という大口径です。そのわりには乗り心地はとてもいいですね。というか「硬いけど不快じゃない」というか。

福野　まさしく「硬いけど不快じゃない」の典型のような乗り心地です。パイロットスーパースポーツのOEM品（市販品とは仕様が異なるメーカー特注仕様の標準装備タイヤ）はノーマルでもランフラでも乗り心地がいつも大変いいので、サイズの割りに縦ばねがしなやかなのには驚きませんが、このクルマは車重（1630㎏）に対してコイルスプリングのレート（＝ばね定数）が高いので、路面の凹凸を通ると、がつごつとダイレクトな反応がばね上に



上がってきます。でもそれだけです。がつ、ごつ、がつ、とショックがきたあと、ゆらっとも揺れないし、どすんとも響かないし、ぐしゃっどしゃっとも鳴らない。一回一回のショックが一瞬一発で減衰しています。実に切れ味がいい。だから硬くてもぜんぜん嫌じゃない。

永田　これまでこの連載で何度も聞いてきた内容だと「ボディ剛性とサス取り付け部の局部剛性が高いから、タイヤからサスアームを通じて入力が入ったときにボディが逃げず、ボディが逃げないからサスが素直に軽く上下に動く。だからダンパーが即座に働いて上下動をすぐ減衰、乗り心地がよくなる」ということでしたね。

福野　そうです。いくらいいダンパーを装着してたって、昔のクルマみたいにボディ剛性や局部剛性が低ければ、入力はまずボディを変形させることに使われてしまってサスが動かずダンパーも縮まらないから、ダンパーの作用が遅れてばね上の揺動や振動が生じます。もう一回言いますと静的ボディ剛性とはどれくらいの力でボディを捻ったり曲げたりすればどれくらい変形するかという尺度のことで、原理的には、ばねをどれくらいの力で押せばどれくらい変形するかという「ばね定数」と同じです。「ボディ剛性＝ボディのばね定数」と考えていい。つまりボディにサスがついているというのは「ばねにばねがついている」ような状態だということです。だからボディのばね定数が十分に高くないと、力が入ったときにボディも一緒にたわんで逃げてねじれちゃうわけです。

永田　はい。

福野　機械力学ではAのばね定数に対してBのばね定数が「剛体」であるとみなせるのは、数値差が一桁以上になったとき（＝数値差10倍以上）というそうです。これをコイルばねと車体のねじり剛性との比較で考えてみると、コイルばねのばね定数のホイールレート換算値20〜40kN／mに対し、車体のねじり剛性のタイヤ接地面での上下ばね定数換算値がようやくその10倍以上のレベル（換算値でおおむね400kN／m以上）に達した最初の市販車は、おそらくCFRPモノコックを最初に採用したマクラーレンF1だったと思います（1993年）。あの減衰感のよさと乗り心地の素晴らしさには心底驚愕嘆息しました。21世紀になってアルコア製のアルミ押し出し材シャシを使ったスーパースポーツカーが登場して、そういうフィーリングのクルマも増えていきましたが、鋼板溶接モノコックのクルマで硬めのばねに対してボディが剛体とみなせるくらいねじり剛性が高いといえるくらいになってきたのは、ようやくこの10年くらいの話でしょう。つまりこれまで120年間造られてきたほとんどのクルマは、タイヤに入力が入るとサスが縮むと同時にボディが逃げ、変形しねじれていた。これじゃダンパーがちゃんと効かないのはもちろん、ハンドリングや操縦性が設計意図通りにならないのも当然です。

永田　いまの理屈でいくと、もしコイルばねがソフトならボディ剛性は相対的に強くなるということになりますよね。

福野　でもサスのばねレートはまず車重によって決まりますからね。車重が重ければそれを支えるばねのばね定数もおのずと高くしなければなりません。

永田　ボディ剛性と車重の関係の例え話が出ましたね。机の上に置いたばねの上に乗せた重り、これをより重いものに乗せ換えると、上から押したときのばねは前より弱く軽く感じるようになる。この重りが車重。つまり同じボディでも車重が重くなれば相対的にボディ剛性は下がるということでした。



福野　あと「加速度＝力／質量」ですから同じ加速度でもボディが重いほど加わる力は大きくなります。だからボディが重くなれば相対的なボディ剛性はますます低くなるということです。

永田　でも1／2／3／4シリーズの中で比べれば、同じ骨格でホイールベースが120mm短く、車重が軽く、開口面積が1番狭い2シリーズクーペのボディは、もっともボディ剛性的に有利だということはいえますよね。

福野　はい。ただし一応付け加えておきますと、トレッドを広げると入力をボディに伝えるモーメントアームが長くなるため、車体のねじり剛性では不利になります。もちろんこれは他の条件一定の場合です。

ボディの補強とサブフレームの効能

福野　1シリーズ＝F20、2シリーズクーペ＝F22、M2＝F87のボディ構造を改めて調べてみたんですが、モノコックの基本は同じでした。2クーペはボディ形状の違い以外に、リヤフロアにブレースを追加して横曲げ剛性をアップしていましたが、2クーペとM2のモノコック構造で剛性に関係ある違いはどこかといえば、フロント周りに追加したブレースだけでした（図1）。

永田　（iPadを見ながら）さっき送ってくれた図ですね。

福野　当時の1～4シリーズ用プラットフォームは局部剛性では不利な板金製ストラットタワーだったので、ストラットタワーとラジエーターサポート部をCFRP製のおおきなU字型ストラットバー（図1の1）でボルト締結し、さらに板金製のブレース（2番）でも左右タワーを連結して、ストラットタワーに入った力がクローズドループでやり取りされるようにしています。少々重くはなりますがここまでやればストラットタワーの倒れ込み変形がかなり抑え込まれ、ねじり剛性が上がってハンドリングのダイレクト感などのフィーリングはかなり向上するでしょう。局部剛性も若干上がるので乗り心地にも効くと思います。ただしモノコック自体は2クーペと共用ですから、この補強では決定的な差とはいえません。

永田　モノコックが2クーペと基本共用というのはちょっと意外です。

福野　モノコック本体と各部、あとマウントなどのスチール部位の部品番号まで全部同じでした。しかし実は2クーペとM2にはボディ以外の場所で決定的な違いがあります。さきほど言いましたがサブフレームです。図2はリヤ、図3はフロント。それぞれ図の上がノーマルの2クーペ、下がM2で、ノーマルは当然旧1／2／3／4シリーズ全部共用品、M2用はM3／M4と同じです。

永田　リヤのサブフレームはまったく違うんですね。驚きました。

福野　トレッドを広げてるからハブとアームを変えたのは当然なんですが、M2のリヤのサブフレームはすごいですね。上のノーマルのサブフレームは、スチール電縫菅を静水圧成形した3つの主要部材とプレス鋼板溶接の閉断面セクションで作ったH型で、細くて華奢な鋼板プレス製のサスアームに対して剛性がいかにも高そうです。またデフ前側に板金製のブレースを伸ばして左右のボディマウント部を結んでいます。アームとサブフレームのバランスでいうと土台のサブフレームの剛性が高く、可動部のサスアームの質量が軽い。さっきのボディとサスの話に似ていますよね。エンジニアは、車両骨格においては重量バランス＝剛性バランスになっているのが理想だと言ってましたが、頑丈で剛性の高いサブフレームに細くて軽いアームがついているというのはバランス的には非常にいいわけです。

永田　なるほど。その反対なら確かに最悪という感じはします。

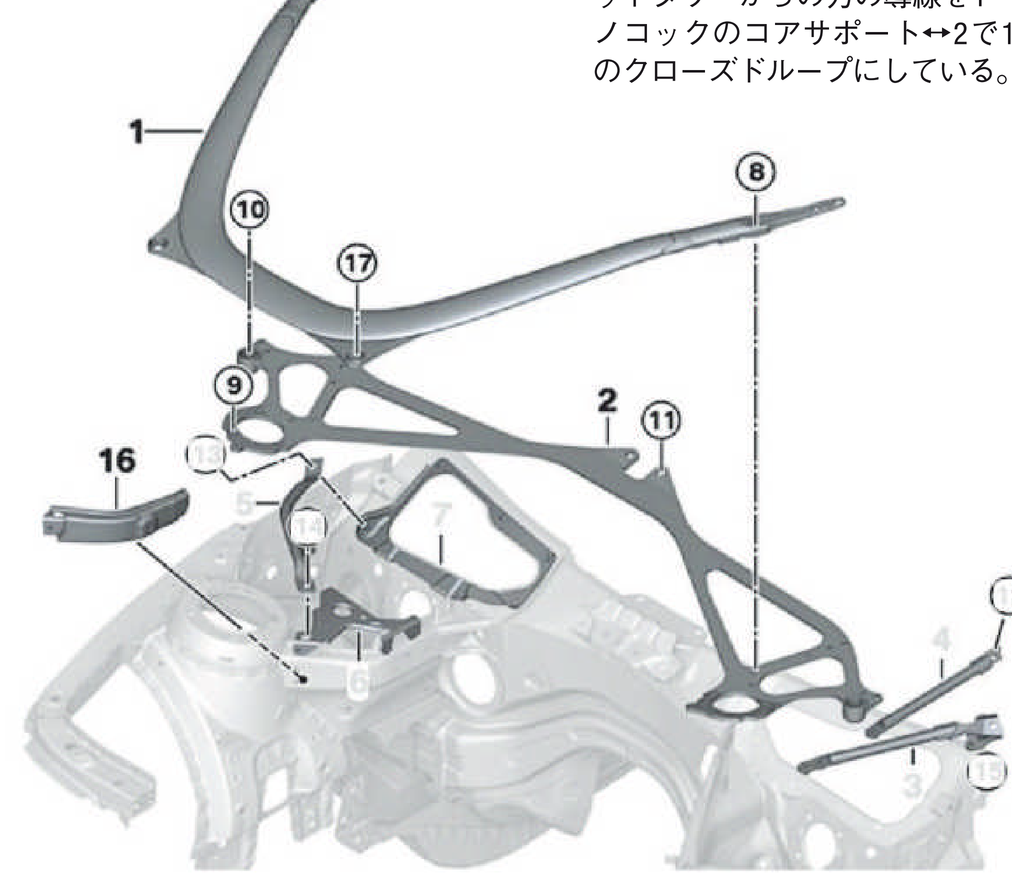


図1　M2＝F87のエンジンルーム内の補強ブレース。1はCFRP製。ストラットタワーからの力の導線を1↔モノコックのコアサポート↔2で1周のクローズドループにしている。

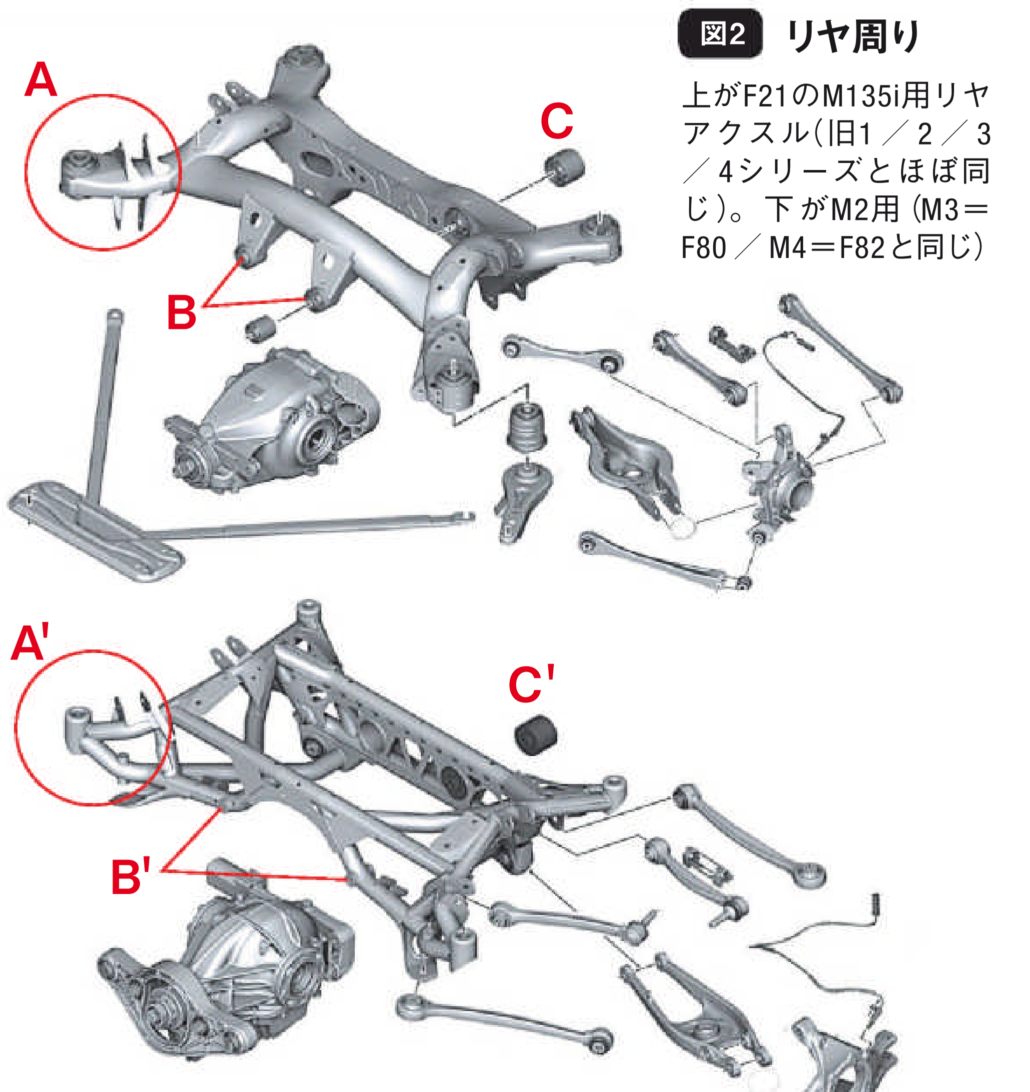


図2　リヤ周り

上がF21のM135i用リヤアクスル（旧1／2／3／4シリーズとほぼ同じ）。下がM2用（M3＝F80／M4＝F82と同じ）

福野　対してM2はサスアームをアルミ鍛造化するとともに、サブフレームは細径の電縫菅を溶接して組んだトラス構造にして、剛性を上げつつ軽量化しています。ポイントは図のAとA'、左右前後4ヵ所あるボディマウント部です。モノコックが共用ですから当然マウントの位置は同じなんですが、見比べるとノーマル＝Aの方がマウント軸部が太い。これはラバーブッシュを介してマウントしているからです。対してM2はサブフレームをボディにダイレクトマウント（ボルト締結）して直接荷重をボディに伝えています。

永田　この太さの違いはブッシュの有無ですか。ノーマルはサブフレームにいったんサスアームをゴムマウントして、さらにサブフレームをブッシュでボディマウントしてるんですね。

福野　サスだけでなくデフの二重防振も大きな目的です。後輪駆動車ではデフが大きな振動・騒音源（ハイポイドギヤがその原因）ですからね。デフを二重マウントし二重防振すれば駆動系の騒音は大きく低下します。あとサブフレーム自体が大きなマスですから、これをゴムでボディマウントすれば「ばね-マス-ばね」の構成になってサブフレーム自体が一種のマスダンパーとして作用し、振動減衰の効果がさらに増すという効果もあります。「オレは乗り心地なんかどうでもいい」と思うかもしれませんが、NV性能がよくなるとサス側のブッシュのセッティングの自由度が増すため、結果的には操縦安定性の最適化度も上がります。5本のアームでタイヤ＋ハブを懸架する5リンク式マルチリンクの場合、マウントブッシュは片側10ヵ所、両側で20ヵ所もありますから、最適化セッティングは非常に難しいんですよ。

永田　M2はNVと操縦性の最適化は捨てて、操縦性1本に絞ったということですね。でもそれならなぜサスアームをボディにダイレクトマウントしないんでしょうか。

福野　まず搭載性です。生産ラインのサブステーションでサブフレームにサスアーム、ばね、ダンパーをあらかじめ組み付ければ、作業がしやすく締め付けトルク管理なども容易です。またボディをリフトアップして下からサスを組み付けるのと違って、サブフレームならサスに1G荷重をかけながら各

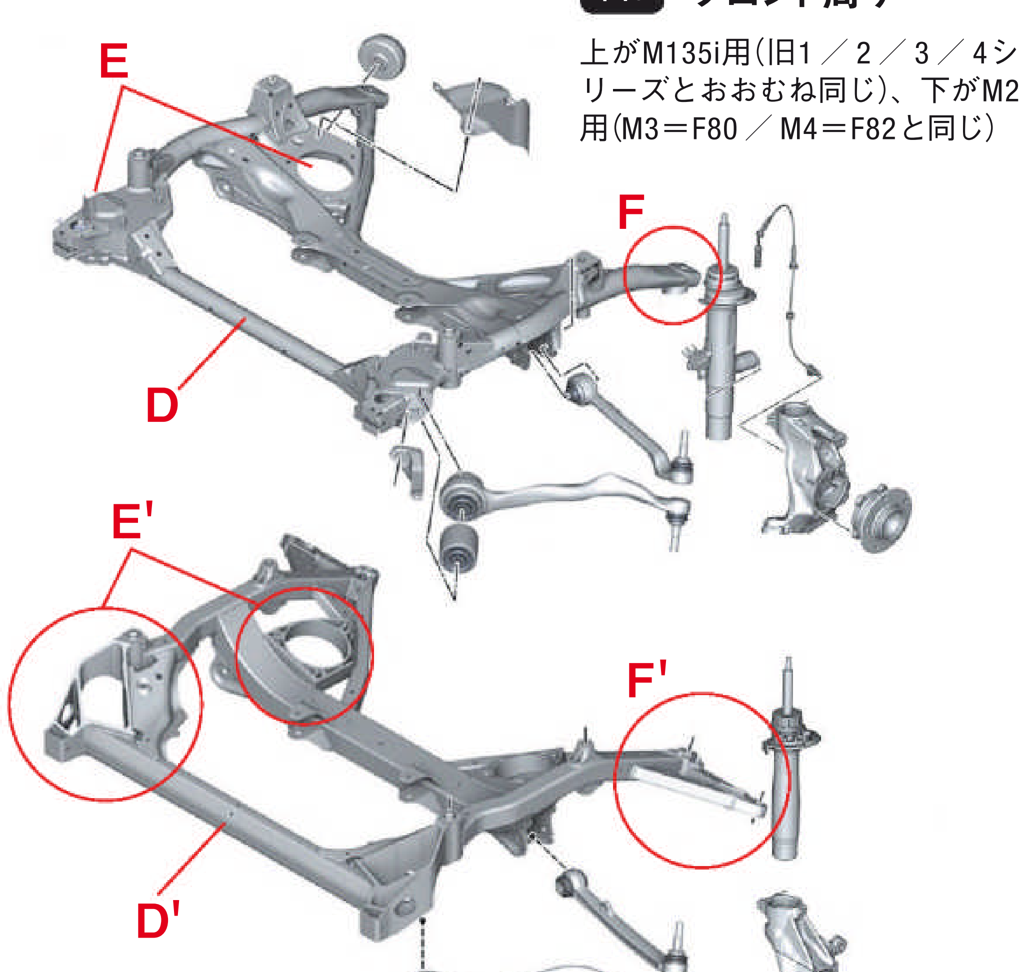


図3　フロント周り

上がM135i用（旧1／2／3／4シリーズとおおむね同じ）、下がM2用（M3＝F80／M4＝F82と同じ）

部を締め付ける「1G締結」ができるから、ブッシュにこじり力が生じにくいというのもメリットです。次に精度ですね。モノコックボディはプレス鋼板を何枚もサブアッシーしてから溶接してユニットを作り、それを組み立ててボディを作る方式なので、現在最新技術でもなかなか精度が出にくい。もしボディの精度を全長方向で±0・1㎜にできたとしたら、ボディとドアやボンネットとのギャップだって0・5㎜くらいにできますよ。開口部のギャップがいまでも2㎜もあるというのはボディの精度を高くするのがいかに難しいかという証拠です。でもサブフレームならばガッチリした高精度の治具上で溶接して作るから精度が出る。ボディ側はマウント部4ヵ所のポイントに治具をいれ溶接時にアライメント精度を保証しておけば、サブフレームを下から入れてボルト止めするだけでサスのアライメントが一発で正確に出る。



永田 サブフレームがあるといいことづくめなんですね。

福野 ついでにいいますとボディマウント位置の横方向スパン、そして4ヵ所のマウントを結んだピッチ円径がトレッドに対してなるたけ広くなるよう設計したほうが、入力に対するサブフレームマウントブッシュの変形量が少なくなって操縦性に有利になります。

永田 M2はデフも別物ですね。

福野 電制／機械式デフロック機構付きですから当然別物です。ノーマルもM2もデフのマウントが前側2ヵ所（BまたはB'）なのに対して後部は左側1ヵ所（CまたはC'）しかないことに気がつきましたか？ これはエンジンが時計回りだからですよ。デフはプロペラシャフトの力の向きを90度変えてドラシャに伝えるので、その反力はプロペラシャフトとドライブシャフトの2ヵ所に加わり、そのトルク比はデフの最終減速比に等しくなります。なので車体中心線からCまでの距離（マウントオフセット量）を最終減速比の値にしておけば、前側左右のマウントに加わる力は均等になります。

永田 そうか。うわー。それ考えた人、天才ですね。

福野 最初にやったのは1982年のベンツ190E（W201）だそうです。図3はフロント。M2用はD'の部材を太くするとともに、E'部位をアルミダイキャストにして重量を増加せず剛性を上げいます。

永田 なぜダイキャストにすると重量を増加せずに剛性を上げられるんですか。

福野 部位によって形状と肉厚を自由に変えられるからです。

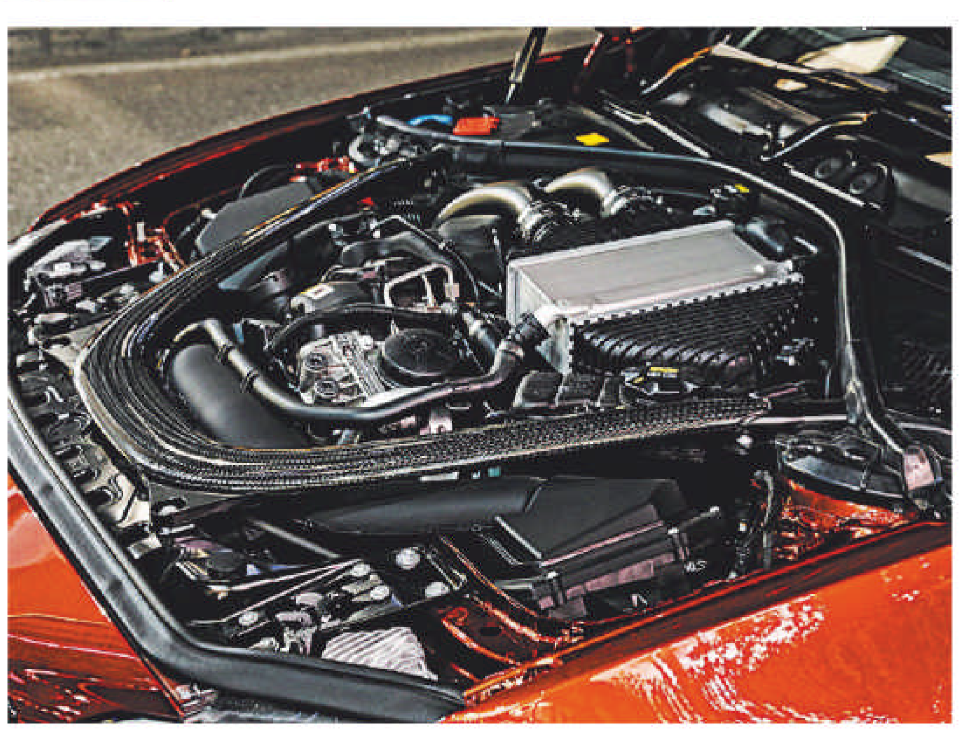
永田 設計の自由度が上がるということは、背反する要因の最適化度が上がるということなんですねぇ。

福野 フロントのサブフレームはサスアームだけでなくエンジンも搭載してから車体に搭載します。リヤ同様に二重防振、ライン作業性、精度の3つのメリットがあります。M2用はリヤ同様ブッシュを使わずボディにサブフレームをダイレクトマウントしてますが、図のFとF'を見るとM2用はリヤマウントを横方向に拡大して、締結箇所を左右1ヵ所づつ増やしています。これによってサブフレームのマウント幅が広がって入力に対する変形量が低下しています。フロントではこういう工夫がハンドリングのフィール向上に大きく効いてきます。あと図には入れませんでしたが、M2はサブフレーム下部を大きなアンダーカバーで覆ってます。



空力的効果だけでなく、これで剛性アップも図っているようです。フロアトンネルをCFRPのカバーで左右連結したりと、M2はフロアの補強をしてますが、これは操縦性やハンドリングの決め手であるボディの横曲げ剛性のアップのためです。

永田 うーん、BMWもすごいですねえ。ちゃんとわかったうえでいろいろ考えてるんですねぇ。



福野 ちなみにサブフレームをボディの一部と考えるかサスの一部と考えるかはメーカーによって違います。前者なら当然ボディ設計部が設計し、後者ならシャシ／サスペンション設計部が設計します。日本では「サブフレーム」と呼ぶメーカーは前者に多く、後者は「サスメンバー（サスメン）」と呼ぶことが多いようです。かように蝙蝠的存在の部品ですが、モノコックボディ車ではNVと操縦性の大きなポイントです。

永田 次回は直6エンジンです。



Road to Competition Ferrari

Passione Ferrari Club Challenge

フェラーリ遣いになるために

1993年のスタート以来、名実ともに最高峰のワンメイク・レースとして世界3地域を舞台に開催されているフェラーリチャレンジ。その使用マシンであるフェラーリ458 ＆ 488チャレンジを対象とした新しいサーキットプログラムが、今年から日本でもスタートすることとなった。

REPORT◉藤原よしお（*FUJIWARA Yoshio*）　PHOTO◉平野　陽（*HIRANO Akio*）

「カーレースを離れた人生は一度も考えたことがない」

創始者であるエンツォ・フェラーリがかつて語ったように、フェラーリの足跡は常にサーキットに刻まれてきた。そしてそのDNAは、F1グランプリにおけるスクーデリア・イタリアの活動に止まらず、コルセ・クリエンティによるF1クリエンティ、XXプログラム、そして世界3地域を舞台に行われる世界最高峰のワンメイクレース、フェラーリチャレンジといったカスタマー向けのサーキットプログラムにまで、しっかりと受け継がれている。

そこに新たに加わったのが、今年から日本でもスタートすることとなった〝パッシオーネ・フェラーリ・クラブ・チャレンジ〟である。

クラブチャレンジは2018年にイタリアでスタート。以来、各地に伝播し、今ではイタリア、ヨーロッパ、北米、オーストラリア、中東とワールドワイドで開催されているサーキットプログラムだ。

これからフェラーリチャレンジを目指そうというドライバーにとっての理想的な〝入口〟であるのはもちろんのこと、特筆すべきは、レースを目的としないユーザーにも魅力的な内容となっていることだ。

「まず安全に楽しく走るのがモットーです。ビーコン式センサーを取り付けるので、走っていてラップタイムはわかりますが、サーキットの掲示板に表示はしません。自分のレベルアップや楽しむことが大事で、タイムレースではないんです」

と話すのは、フェラーリジャパンのモータースポーツディレクターである稲垣光司さんだ。

クラブチャレンジの対象となるのは、458チャレンジ、458チャレンジEVO、488チャレンジ、488チャレンジEVOの4モデルで、サーキット・ライセンスなどは必須とされていない。

参加の条件はまずメンバーシップ

稲垣光司 INAGAKI Mitsuji

フェラーリジャパン
モータースポーツ・ディレクター



「充実したホスピタリティや、最新のレーシングギアの提供など、快適にリラックスしつつサーキット走行を思う存分楽しめる、最高の遊びのフィールドがある。きっと初心者からベテランまで満足していただけると思います」と語る稲垣さん。今後はフェラーリジャパンの所有する488チャレンジEVOをレンタルで体験してもらうことも考えているという。





↑年間のエントリーフィーには、各ディーラーによるメカニカルサポートも含まれ、データロガーも活用できる。また1台のマシンを2人でシェアして参加することも可能だ。



↑朝のドライバーズブリーフィングではフェラーリジャパンのフェデリコ・パストレッリ社長も挨拶。「クラブチャレンジからスタートしてフェラーリチャレンジにステップアップし、チャンピオンになったドライバーがいます。日本からも未来のチャンピオンが生まれるかもしれません」



→ホスピタリティが充実しているので、リラックスしてサーキット走行を楽しめるのがクラブチャレンジの特徴。もちろんCOVID-19感染対策もしっかりと採られている。







に加入することで、加入と同時にFIAアプルーブドの専用レーシングスーツ、ベル製のカーボンジェットヘルメット、HANS、グローブ、シューズ、インナーウェアとレーシングギア一式が支給される。

2021年シーズンは、4月21日に富士スピードウェイで行われたプレテストを皮切りに、富士、鈴鹿、菅生、オートポリス、岡山と日本を代表する5箇所のサーキットでの開催を予定。

「メンバーシップは1度加入いただければ、488チャレンジの製造終了まで有効です。また年間エントリーいただくと各ディーラーのメカニック・サポートがあるほか、2名分のホスピタリティ・パスや、テレメトリーによるドライビング解析、エキスパート・フェラーリ・インストラクターによるコーチも受けられるようになっています」

さる5月10日に富士で行われた第1ラウンドを例にとると、サーキットは完全貸切でフリー走行の時間も午前10時から正午までの2時間、午後1時から5時までの4時間とたっぷり。またクリスタルルームを使ったホスピタリティブースでイタリアンランチとカクテルが振る舞われる他、男女それぞれのチェンジングルーム、マッサージルームまで用意される至れり尽せりぶりであった。

「イタリアでも初年度は10名ほどのエントリーだったのですが、今回は24名のエントリーとなっており、すでにメンバーシップには34名のエントリーをいただいています。今日は3名のチャレンジ・パイロットが参加していますが、後の方はレース未経験。サーキット走行5回以下というビギナーの方が一番多いくらいです。レースはハードルが高いですからね。そういう意味でも日本のお客様にあっていると思います」

ビギナーから世界を股にかける手練まで、等しく安全にサーキット・ランを満喫できるのは、488チャレンジというマシン自体のポテンシャルの高さと、マネッティーノの緻密な制御によるフレキシビリティの高さがあってこそ。またロールケージや消火設備、ブレーキなどレーシングマシンならではの安全性の高さも幅広いオーナーにクラブチャレンジを推す理由のひとつだ。

「誰かとの比較ではなく、自分との戦い。無理せずに1年間走り込んでいただいて成長していく。それを続けていくも良し。チャレンジにステップアップするも、GT3を目指すも良し。とにかく皆さんがそれぞれのレベル、スタンスで楽しめる環境を作っていきたいと思います」

その想いとコンセプトが、走りを愛するフェラーリオーナーたちの心を見事に捉えていたのは、ピットに戻ったエントラントが皆、ヘルメットを脱ぐと満足げな笑みを浮かべていたことからも感じ取れた。



檜井保孝 HINOI Yasutaka

エキスパート・
フェラーリ・インストラクター

「670psもあって、ストレートでは300km/h近く出て、加速感もすごい。一方トラクションコントロールもABSも素晴らしく、マネッティーノを4、4、1と一番効かせるセットにすれば初めての方でも走りやすい。まずは慣れるために、たくさん走っていただくよう心がけています。そうしてマシンのことがわかってきたら、徐々にタイムアップできるよう、皆さんひとり1人に合わせてアドバイスをしています」ちなみに檜井選手が身につけているのが、支給されるレーシングギア一式である。

パッシオーネ・フェラーリ・クラブ・チャレンジ 2021年スケジュール

レース日		開催地
4月21日	公式テスト	富士スピードウェイ
5月10日	Round 1	富士スピードウェイ
6月23日	Round 2	鈴鹿サーキット
8月3日	Round 3	スポーツランド菅生
9月23日	Round 4	オートポリス
10月21日	Round 5	岡山国際サーキット



オフィシャルサイト／フェラーリジャパン
http://www.ferrari.com/ja-jp



brembo UPGRADE PROGRAM
GT/Pista/Sport Series

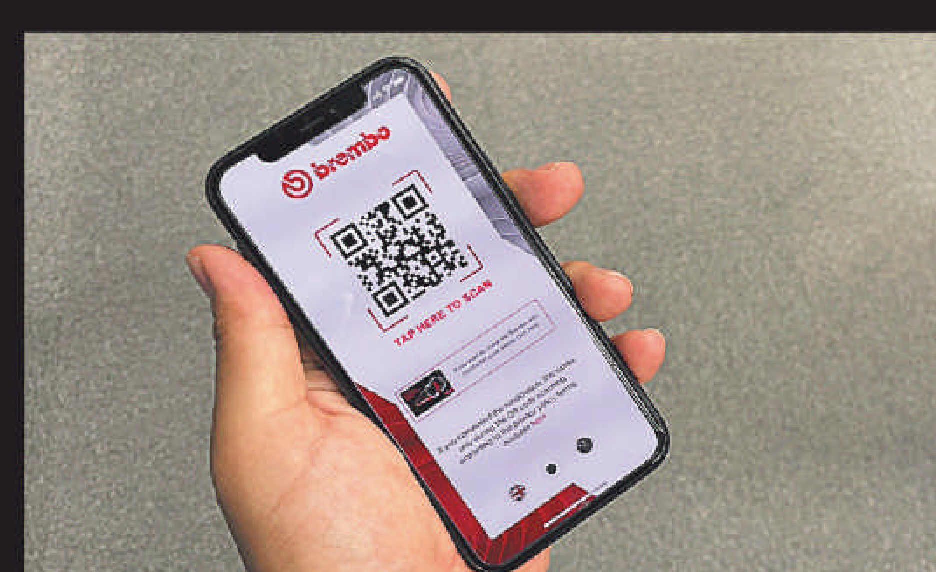
確かな制動力をより多くのユーザーへ
最新ブレンボ、始動

高性能パワートレインを搭載することで圧倒的な加速性能を手に入れていても、それに見合う制動力を持っていなければ、クルマとしては未完成と言わざるをえない。極限のスピードを楽しむために生まれたハイエンドモデルは、エンジン出力の多少の違いも、安全に止まることができるブレーキ性能の方が重要と考えるユーザーも多い。その"止まる"分野に関して圧倒的な強さを持つのが、イタリアのブレーキメーカー、ブレンボだ。

1961年の創業以来、ブレーキシステムの性能向上に意欲的に取り組んでいるブレンボ。そのブレーキシステムの強みは、強烈な制動力とコントロール性の高さにあるが、過酷な状況下でも性能を維持できる耐久性や信頼性を兼ね揃える、機能部品として優れていることも見逃せない。モータースポーツの輝かしい実績ばかりに目を向けられることも多いが、四輪、二輪を問わず世界中の車両メーカーに対して多くのOEM製品を供給している巨大パーツサプライヤーという一面も持っている。

1990年にブレンボ・ジャパンが設立され、さらにスカイラインGT-RやインプレッサWRX、ランサーエボリューションなどの名だたる高性能スポーツモデルに続々とブレンボが純正採用されたこともあって、国内での知名度も抜群。卓越したブレーキ性能は多くの愛好家から深く信頼されている。アフターパーツ製品としてもこれまでに数多くの製品を展開しているが、ブレンボ創業60年を迎える2021年、日本国内の販売体制を大きく変える決断がされた。

その新世代ブレンボの新たなアプローチとして導入されるのが、ブレンボのパフォーマンスグループが取り組む「アップグレードプログラム」だ。



ブレンボ純正品であることを証明する「ブレンボ・チェック」もスタート

偽造された偽物パーツによる被害が多いことも悩みのひとつ。そこでブレンボは、製品の真贋を見分けるスマートフォンアプリ「ブレンボ・チェック」を開発。今後アップグレードプログラムの製品展開に合わせて、全ての製品に真贋を識別できるQRコードを付けるという。ブレーキは重要保安部品だけに、安全の面からも大いに注目したい取り組みだ。

Check it up ❶

REPORT◉原 文昭（*HARA Fumiaki*） PHOTO◉塩谷佳史（*SHIOTANI Yoshihumi*）

ユーザーニーズに合わせた3つのシリーズ製品を新設定

GT

幅広い用途で 性能を実感できる 主力ブレーキシステム



キャリパー＆ディスクとパッド、ブレーキホースまで含めたブレーキシステムをパッケージ化。日常走行からサーキットまで幅広い速度域でバランス良くブレンボの優れた制動力を体感できる。

Pista

サーキットで 真価を発揮する ハイエンド仕様



ブレンボの40年以上に及ぶレース経験のノウハウが詰まった高性能ブレーキキット。鍛造のレース用キャリパーやディスク、ブラケットなど、サーキットユースに特化した内容が与えられている。

Sport

アップグレード プログラムの エントリーモデル



ディスクとパッド、ブレーキフルードを交換することで、ブレンボの世界を体感することが可能。日常走行をメインとするユーザーに向けた、エントリーモデルとして提供される。

ブレンボ・ジャパンと橋本コーポレーションとのタッグで生まれた製品群は、他にもハリアーやGRヤリス、メルセデス・ベンツGクラスのブレーキシステムがある。橋本コーポレーションはイタリアのブレンボ本社からパートナーシップを認定されているなど、製品販売のみならず、製品開発の分野においても、重要なパートナー関係にある。



ブレンボ・ジャパン代表取締役
カントリージェネラルマネージャー
ファビオ カサブランカ 氏

カサブランカ氏は、ブレンボ・ジャパン設立時に陣頭指揮をとった後、中国でもブレンボ製品の浸透に尽力したブレンボのアジア戦略のキーマン。現在ブレンボが推進する「デジタル化」「グローバル展開」「クールブランドの確立」という3つの次世代戦略を推進するべく尽力している。

これまでブレンボは各モデルに装着できるキャリパーやディスク、パッド類をハイパフォーマンスキットとして提供していたが、今回導入されるアップグレードプログラムでは、設定される適合モデルに最適なキャリパーやディスク、パッドなどを選択しパッケージング化。ブレンボの開発陣が性能と信頼性にお墨付きを与えたブレーキシステムを、安心して選べるようになる。

さらに製品ラインのシリーズカテゴリーも再編され、一般公道／ストリート向けの「GT」シリーズ、サーキットユースを強く視野に入れた「Pista（ピスタ）」シリーズ、純正ディスク交換をメインにする「Sport（スポーツ）」シリーズの3つが用意される。性能とコスパに優れるGTがブレンボが提供するブレーキシステムの中心になるが、より強靭なストッピングパワーを追求したピスタと、交換用ディスクを提供することで身近にブレンボを体感できるスポーツを揃えたことにより、ブレンボに興味を持つユーザーの選択肢の幅は、明らかに広がるのは間違いないだろう。

また長年のあいだ、タッグを組んでいる橋本コーポレーションとの密接な関係も見逃せない。両社はこの春から順次拡大していくアップグレードプログラムの普及で協力関係を深めていく意向を持つが、それ以前からブレーキシステムの開発という分野でも密接な関係を築いているパートナーでもある。

その具体例として挙げてみたいのが、トヨタ・アルファード（ヴェルファイア）用のブレーキシステムだ。

国や地域ごとに言語や好み、生活習慣は異なるものだが、それはクルマも同じ。それぞれの国や地域で人気が高い、旬のモデルが存在している。ブレンボはそんな知られざる人気モデルを求めるユーザーニーズをいち早くキャッチアップするために、現地法人主導の製品開発も積極的に行っているのだが、アルファード用のブレーキシステムは、ブレンボ・ジャパンと橋本コーポレーションが協力して開発した製品になる。少し奇抜にも感じてしまうブレンボとミニバンの組み合わせは、おそらく本国主導の開発体制では実現しなかったであろう。なお、このアルファード用のブレーキシステムは、なかなかの人気を集めているヒット作。世界各地でブレンボの正式な製品として入手することができるそうだ。





橋本コーポレーション
代表取締役
橋本 晃 氏

橋本氏が率いる橋本コーポレーションは、ブレンボ・ジャパンからの厚い信頼を受ける国内屈指のパーツディストリビューター。「ブレンボ」以外にもサスキットの「KW」やエキゾーストマフラーの「アクラポヴィッチ」、スポーツホイールの「OZ」など、クルマの走りを高める数多くのブランド＆製品を手がけている。

問い合わせ／ブレンボ・ジャパン https://www.brembo.com/jp/
橋本コーポレーション ☎075-761-7351 https://www.h-c.co.jp

REPORT◉中三川大地（*NAKAMIGAWA Daich*） PHOTO◉土屋勇人（*TSUCHIYA Hayato*）

さりげなくノビテックで グランドツアラーを着こなす

NOVITEC McLAREN GT



フィアットに始まりフェラーリへと進出したノビテックグループは、今では世界中のハイエンド、スーパースポーツを染め上げる一大チューナーとなった。ここ数年でフェラーリに加えて、ランボルギーニ、マセラティなどへと打って出た。近年はイタリア車を飛び越え、ロールス・ロイスや、マクラーレン、テスラのプログラムなども展開するようになった。

今回は特に積極的な姿勢で挑んでいるように思われるマクラーレンに注目したい。日本ではノビテックグループジャパンの積極的な活動が手伝い、カスタムカーというよりノビテックのオリジナルカーという立ち位置を持つフルコンプリートカー「N-LARGO（エヌ・ラルゴ）」をごく限られた台数のみ製作してきた。最近の例で言えば、世界限定18台という720Sエヌ・ラルゴがある。それは大胆なワイドボディをまとい、さらに独特の顔つきを持って、マクラーレンの素性を活かしつつもにして、唯一無二のノビテックのオリジナルリミテッドエディションとして完成していた。

その大胆さには惹かれながらも、ノビテックの魅力はそれだけではない。ベースモデルの性能と世界観を見越して、ひとつ一つ丁寧に開発される製品すべてにノビテックらしさが宿る。それを再確認させてくれたのが、ここ日本で初めてノビテックによるコーディネートが実施されたマクラーレンGTだった。

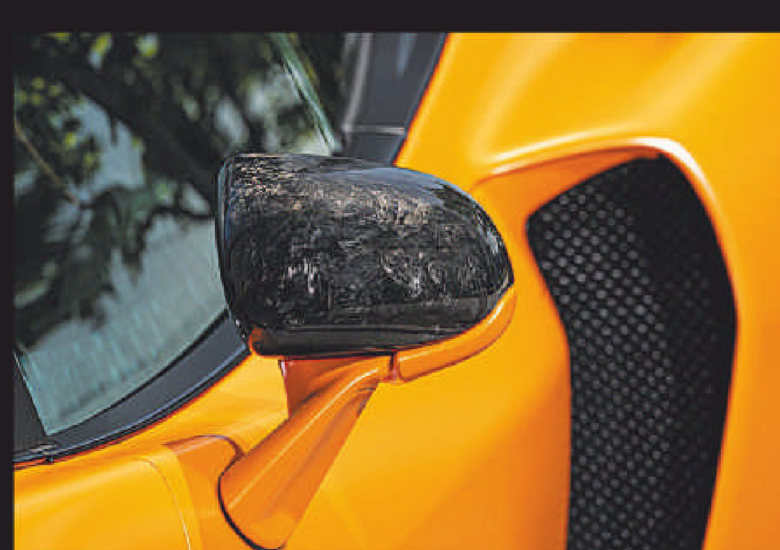
グランドツアラーというど直球な名前が示す通り、これは新たなマクラーレン像を持って生まれたモデルだ。マクラーレンらしく走りを究めながらにして、いっぽうで快適性と利便性に注力されたモデルでもある。その方向性を鑑みると、今回のコーディネートは的を得ていた。

シックな色味が多いGTにしては珍しいパパイヤ・スパークのボディカラーに目を奪われる。オレンジはマクラーレンのカンパニーカラーであり、これを思い切ってGTに持ってきたセンスの良さに唸らされる。しかもGTの世界観に合わせ、派手過ぎないようステルスフィルムによってマットに落とし込んだ。

その上で随所にノビテックのボディパーツを盛り込んでいる。投入したのはフロントスポイラー&アタッチメント、サイドパネル（サイドスポイラー）、エアインテークサイドカバー、リヤスポイラーリップ、ミラーカバーなど。GTのスタイリングにピタリと寄り添うように、どこにも違和感のない造形が印象的だ。他のラインナップに比べればシンプルで直線的な造形を持つGTを、よりシャープな印象に引き立てている。そのすべてが大理石のような表情を持つフォージドカーボンで、荘厳な雰囲気も感じさせる。コンペティションとラグジュアリーとを融合させたかのようなGTにはふさわしいコーディネートだと思う。

ノビテックにはさらにオリジナルホイールやサスペンション、エキゾーストシステム、Nトロニックなどのビ ECUチューニングなども出揃う。しかし今回は敢えて控えめに、ボディパーツのみを取り入れたところに美学がある。それは大胆不敵なエヌ・ラルゴ勢とはまた違う、素性の良さを活かしきる意味でのノビテックらしさである。エヌ・ラルゴ勢にし











純正スタイリングと調和する各エアロパーツはすべてフォージドカーボン製。強靭な素材を活かして薄く軽量に仕上げられた。ワイドボディキットなど過激なコンプリートカーが注目されるノビテックながらも、純正を巧みに引き立てるボディワークもお手の物。この個体に装着されている6アイテムは、それぞれ単体でも取り入れることができる。

たって「別物のように変貌させることなく、純正に見えるようなデザインを心がけてきた」という。もともとノビテックは、世のスーパースポーツへの憧れを根底に秘め、最大限にリスペクトを持って成長を続けてきた。だからこそ性能にしても世界観にしても、純正の良さを引き立てることには長けている。

マクラーレンにはMSOディファインドというオーダーメードシステムが用意されているが、今回のGTはそのシステムを上手く利用しながらも決してやりすぎず、さらにノビテックというスパイスをふりかけて完成させた好例だった。それは見る人が見ればわかる、実に通好みのグランドツアラーだった。





シックな装いが多いマクラーレンGTだが、これはカンパニーカラーであるオレンジ系（パパイヤ・スパーク）をまとう。そのうえでステルスフィルムを施工してマット調としている。また、純正ホイールはグロスブラックを選択してブレーキまわりを強調させた。

PARTS LIST

フロントリップスポイラー	69万6465円〜
フロントスポイラーアタッチメント	23万9085円〜
サイドパネル	86万9715円〜
エアインテークサイドカバーセット	26万3340円〜
リヤリップスポイラー	48万1635円〜
ミラーカバー	31万1850円〜

※カーボンとフォージドカーボンを設定。



ノビテックにはエキゾーストシステムやECUアップグレード、サスペンションなど他の機能部品も充実している。ユーザーニーズに合わせてさらに発展させることも可能だ。



問い合わせ／ノビテックグループジャパン ☎078-846-0871 https://novitec-group.jp

REPORT◉中三川大地(NAKAMIGAWA Daich)　PHOTO◉山本佳吾(YAMAMOTO Keigo)

POWER CRAFT HYBRID EXHAUST SYSTEM

300km／hオーバーの世界で 究極テストの実感

全長5・5kmという高速周回路で、甲高い咆哮をあげながら最大45・2度もの勾配を持つバンクめがけて飛び込んでいく。路面にべったりと張り付きながら、そのどれもがストレートでは軽く300km／hを超えている。この日、日本自動車研究所（JARI）の城里テストセンター内にある高速周回路に、6台ものスーパースポーツが集った。いずれも辛口モデルで、カスタムされている個体も多い。共通点はパワークラフトのハイブリッドエキゾーストシステムが装着されること。彼らの研究開発やテストのため、ブランドの動画撮影をかねて、高速周回路を全開走行したのだ。

用意されたマシンはアヴェンタドールだけで4台。LP770-4 SVJを筆頭に、LP750-4 SV、そしてS（LP740-4）、50°アニヴェルサリオ（LP720-4）という錚々たるメンツだ。そのほかにフェラーリは458スペチアーレにF12tdfもいる。これだけ貴重な個体ばかりを集めて、それも全開で300km／h超まで導ける機会なんて、サーキットであっても滅多にない。サウンドばかりではなく常に性能を追求し続け、そのために自らでランボルギーニ・スーパートロフェオなどのレース活動もするパワークラフトが、ハイエンド系輸入車販売店「オートプラザダンク」とともにこの機会を創り出した。

ステアリングを握ったのは現役のSUPER GTドライバー（GT500、GT300）のほか、パワークラフトの開発に携わるプロドライバーたち。いずれも凄腕揃いだが、今回の目的は決してタイムアタックでも最高速チャレンジでもなく開発テストだ。これらは自走で往復していたストリートカーでもある。ストレートでは全開にしながらも、バンクへの進入では細心の注意を払い限界までは攻めすぎず、安全マージンを取った上での走行となった。

それでも冒頭に記したように、どれもストレートでは軽く300km／hを超えていた。もっとも出力値の高いSVJなんて330km／hを軽く超え、まだまだ余裕のある感触だったという。その中でパワークラフト・ハイブリッドエキゾーストシステムの真価は伝わってきた。車種やグレードに合わせて専用設計されるシステムは、そのどれもが違った音色を奏でて速度を乗せていく。特に





↑アヴェンタドールはSVJにSV、S、50°アニヴェルサリオとホットモデルが集結。そのほかフェラーリ458スペチアーレにF12tdfが揃う贅沢なテストとなった。クルマをプロデュースしたのはハイエンド系輸入車販売店のオートプラザダンク。もちろん、すべてハイブリッドエキゾーストシステムが装着されている個体だ。



パワークラフトは自社設計、国内生産を貫くエキゾーストブランド。油圧バルブによりサイレントモードとエキサイティングモードを共存させたハイブリッドエキゾーストシステムが代表的な製品だ。かねてよりスーパースポーツ勢に挑戦し、もはやアフターパーツの代名詞的存在になった。特にランボルギーニに対しては常に積極的で、アヴェンタドールはすべてのグレードに対して専用開発してきた。積極的に自らでレース活動も展開している。





アヴェンタドールは、それぞれ異なる出力値のモデルが集まるという稀有な状況だったので、音を比べるだけでも興味をそそられる。

しかし特筆すべきはサウンドではなく、ストレスを微塵も感じさせず、どこまでも速度を乗せていく優れた排気設計にある。「もし、許されるのなら、もっと踏み続けて攻めてみたい」と、ドライバーの誰もが口を揃えたのが印象的だった。純正との比較こそできないものの、淀みなく吹





JARI城里テストセンター内にある高速周回路は1周5.5kmのオーバルコースで、コーナーには最大45.2°の勾配(バンク)が設けられている。曲線部の高速車線設計速度は190km/h。つまり190km/hであれば直進状態で走り続けられる。この日はすべてのクルマがストレートで300km/h以上、バンク中だって200km/h以上の速度で通過していた。



け上がっていく様子は、ドライバーの誰もが感じ取っていた。そしてそれは、ドライバーを鼓舞する魅力が宿るということも。

また、パワークラフトの意気込みに共感したビジネスパートナー、オートプラザダンクが欠かせない相棒でもあった。彼らのコーディネートは随所にカスタムを施されながら、いつ何時も完調状態で全開を許容するセッティングだということが証明された。より最高速に見合った足まわりに仕立て、相応のタイヤ選択をすれば、より踏み込めただろう。それでも、危険と隣り合わせの挑戦なのに、快くマシンを提供してくれたオーナーたちの心意気にも敬意を表したい。

たとえレーシングカーではないストリートモデルに対しても、極限の領域までを見越して研究開発を続けてきた。そんなパワークラフトの真摯な姿勢を象徴するような取り組みだ。モータースポーツへの挑戦だけでは得ることの難しい最高速領域の経験を経て、彼らのエキゾーストシステムはさらに鍛えられていく。この模様はパワークラフトのオフィシャル動画でも見ることができるので、公開を楽しみにして待ちたい。



ランボルギーニ・スーパートロフェオへの参戦などレース活動も盛んに行うのがパワークラフトだ。今回のテストを含め常に実践での経験を踏まえて製品開発に取り組んできた。

問い合わせ／パワークラフト ☎0120-809-099 http://www.power-craft.jp
取材協力／オートプラザダンク ☎048-749-0077 https://www.ap-dank.com

REPORT◉石川大輔（*ISHIKAWA Daisuke*）　PHOTO◉MATSUSHITA Takeshi



WALD
SPORTS LINE BLACK BISON EDITION ROLLS-ROYCE CULLINAN

唯一無二の領域へ誘う
ハイエンドSUVの極み

ロールス・ロイス初のSUVとして、セレブリティな顧客から絶大な支持を集めているカリナン。威風堂々とした佇まいや贅を尽くしたインテリア。そして全長5m、重量2・6tにも達する巨体をスムーズに加速させるV12ツインターボの強心臓。どこを見ても世界最高の仕上がりであることは疑う余地もない。

だからこそ、さらに自分色に染め上げたくなるのも必然なのか。いやはや世界にはスケールが違うセレブがいるものである。もはや手を入れる余地がないと思われるカリナンを、さらにアップデートしようというのだから。

ロールス・ロイス用のエアロフォルムを数多く手掛けるWALD（ヴァルド）に「コンプリートエアロを作ってほしい」。海外のVIPカスタマーからそんなリクエストが寄せられたのがプロダクツの始まりだ。

その期待に応えるべくデザインされたのが『スポーツライン ブラックバイソンエディション』である。フロントスポイラーやサイドステップ、リヤスカートに加え、トランクスポイラーで構成されるボディキットは、まさにハイエンドSUVを飾るに相応しいフォルムに仕上げられた。

その存在感はまさに圧倒的である。押し出し感のあるイメージで造形されたフェイスは、かつて見たことがないほどの迫力を備える。それでいて後付け感が一切ないのは、メッキのロアグリルやガーニッシュも効いているのだろう。

サイドステップの装着によりさらに厚みを増したボディは、ローダウンしていることも相まって塊感をいっそう強調している。リヤセクションに目を移すと、ディフューザー&LEDデイランプを組み込んだリヤスカートやトランクスポイラーにより、躍動感を与えているのが分かる。

道を切り拓くオーラが全身に漲るWALDのカリナンは、もはやSUVであることを忘れてしまうほどの個性が与えられた。唯一無二のその仕上がりはカスタマイズのトレンドを牽引してきたトップブランドならでは。まさに頂点を極めるSUVに相応しいスタイリングだ。

PARTS LIST

フロントスポイラー	38万5000円
サイドステップ	44万円
リヤスカート	38万5000円
トランクスポイラー	27万5000円
上記4Pセット（F/S/R/RW）	132万円
上記3Pセット（F/S/R）	110万円



スポーティさを融合させたリヤセクション。それがデフォルトであるかのように自然な仕上がりなのも特筆すべき点といえる。



フロントセクションの押し出し感はかつてないほど。後方から迫ってきたら、思わず道を譲ってしまいたくなること請け合いである。



ローダウンしたボディに収められた24インチのオリジナル鍛造ホイール『13F』。独自のダブルアロースポークデザインがよく似合う。



コンプリートエアロやインチアップにより、さらにラグジュアリームードが高まったWALDのカリナン。都会でも栄えるスタイリングだ。

REPORT◉石川亮平（ISHIKAWA Ryohei） PHOTO◉中島仁菜（NAKAJIMA Nina）



A.S.H. Additive

摩擦と摩耗を制した高性能添加剤
理想的な潤滑を実現

他に類を見ない唯一無二の100%エステル化学合成油を始め、レーシングカーからスポーツカー、そして一般車までに対応する高性能なエンジンオイルを生み出してきたASH。

若い頃からJGTCやル・マン24時間耐久レースなどのトップカテゴリーで研鑽を積んできた岸野代表が、その知見をASH製品にフィードバックしてきた。オイルにとって最も厳しい、レーシングシーンで鍛え抜かれたエンジンオイルだからこそ、その性能は高く、多くのサーキット走行愛好者やエンスージアストから支持されている。

今回紹介するのは、ASHが自信を持って開発した高性能添加剤「ナノテックDFP-7」と「FM-ZERO」だ。

この2つのアイテムを紹介する前にまずはエンジン内部の摩擦と摩耗について触れておこう。

摩擦とは一般的に接触している2つの物体に力が加わった状態で、相互に動かす時の抵抗ことを表す。接触する2つの面には微小な凸凹があり、凸部の接触面積や変形などによって起こる物体同士の結合により摩擦力が生じる。また2つの物体同士の結合や引きちぎりにより熱エネルギーが発生し、これを摩擦熱と呼ぶ。

一方摩耗とは前述した摩擦により2つの物体の表面が相手面に移ったり、剥がれ落ちたりする現象のことを表す。

摩擦と摩耗はエンジンにとってやっかいな現象で、最小限に抑制することで理想的な潤滑が可能となり、エンジン性能の低下を抑制することができるのだ。

そして理想的な潤滑を実現してくれる添加剤が、ナノテックDFP-7」と「FM-ZERO」なのである。

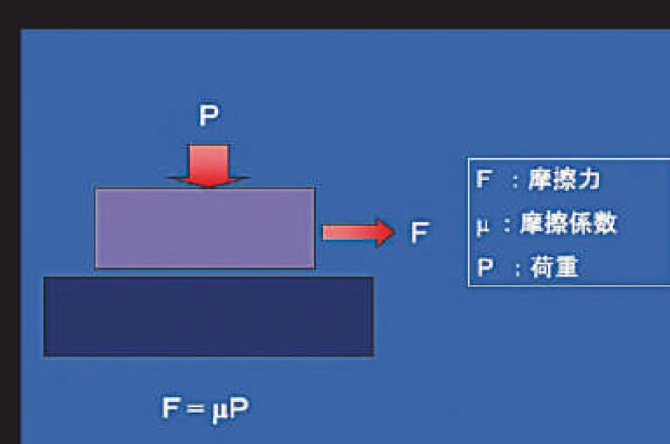
ナノテックDFP-7はエンジン内部の摺動性や耐摩耗性を上げるDLCコーティングと同様の効果を持つ高性能添加剤だ。クラスターダイヤモンドにグラファイトをコーティングしたものをエステル配合することで、エンジン内の金属面の凹凸を埋める効果が期待できる。これによりエンジン内部摺動面の表面エネルギーを下げ、耐摩耗性や静粛性を向上させる。ちなみに皮膜を維持するためには、エンジンオイル交換2回に1回は入れることを推奨する。

FM-ZEROは即効性を求めるユーザーにオススメの添加剤だ。ASHの真骨頂である8種類のエステルに高性能なFM剤をふんだんに融合させた100%エステル摩擦低減剤だ。純正エンジンオイルからASHのハイグレードオイル「FSE Eスペック・レーシング」まで幅広く使える汎用性も兼ね備えている。こちらはナノテックDFP-7のような持続性はないので、オイル交換ごとに投入したい。

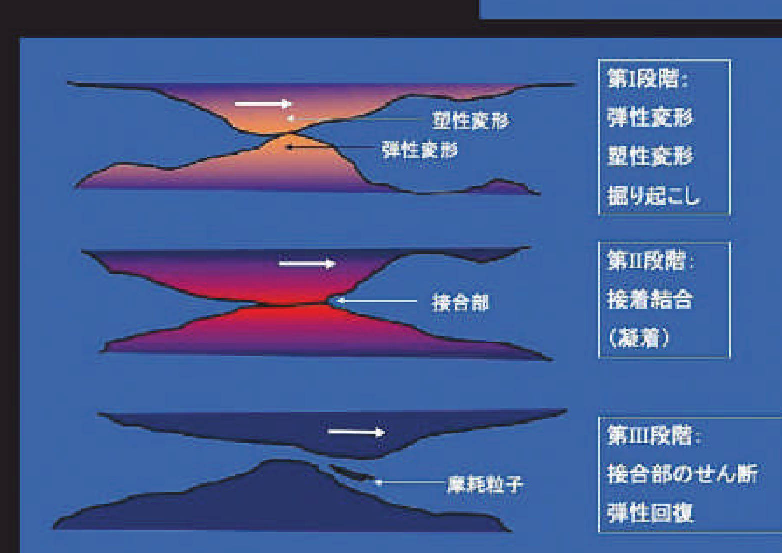
摩擦と摩耗を最小限に抑えることで最高の潤滑や静粛性を実現した2つの添加剤。愛車を大切にする方にぜひ使っていただきたい逸品だ。

PRICE LIST

NANO TECH DFP-7	6397円（200cc）
FM-ZERO	2833円（200cc）



摩擦係数の説明図。摩擦係数（μ）とは、引く力（摩擦力）÷動かすものの重さ（荷重）で導き出す。



←相互運動しながら接触している2つの物体に力が加わり、物体の表面が剥がれ落ちたり相手面に移ったりする現象のことを「摩擦から摩耗が起こるプロセス」という。



NANO TECH DFP-7
ダイヤモンドにグラファイトコーティングした潤滑剤。金属の表面エネルギーを下げる効果を持つ。



FM-ZERO
8種類のエステルに高性能なFM剤を融合させた即効性の摩擦低減剤。パワーアップ効果も併せ持つ。

問い合わせ／ジェイシーディプロダクツ http://www.jcd-products.com

短期集中連載

TOKYO 大動脈革命 RETURNS

第2回「東名高速・大和トンネル拡幅工事」編

2017年2月号から1年間に渡って掲載した連載「TOKYO大動脈革命」。2020年に開催予定の東京オリンピックに向けて続々と開通する関東の大動脈を追った。だが、オリンピックの延期により当初の開通予定から狂いが生じた区間もあるはずだ。今回は2020年に完成を予定していた「東名高速・大和トンネル拡幅工事」を追った。

東名高速の渋滞のメッカについて、衝撃の事実が判明した!!

「大和トンネル　拡がります」

首都圏のドライバーなら、たいていの人が、その横断幕を見たことがあるだろう。

横浜町田IC〜厚木IC間は、東名高速道路の中でも最も交通量が多い。途中にある大和トンネルは、トンネルと勾配によるダブルの「サグ効果」によって、高速道路として日本一の渋滞ポイントとなっている。

その対策として、大和トンネル付近の付加車線の設置が決まったのは、2015年12月。その結果、冒頭の「大和トンネル　拡がります」の横断幕も張られた。

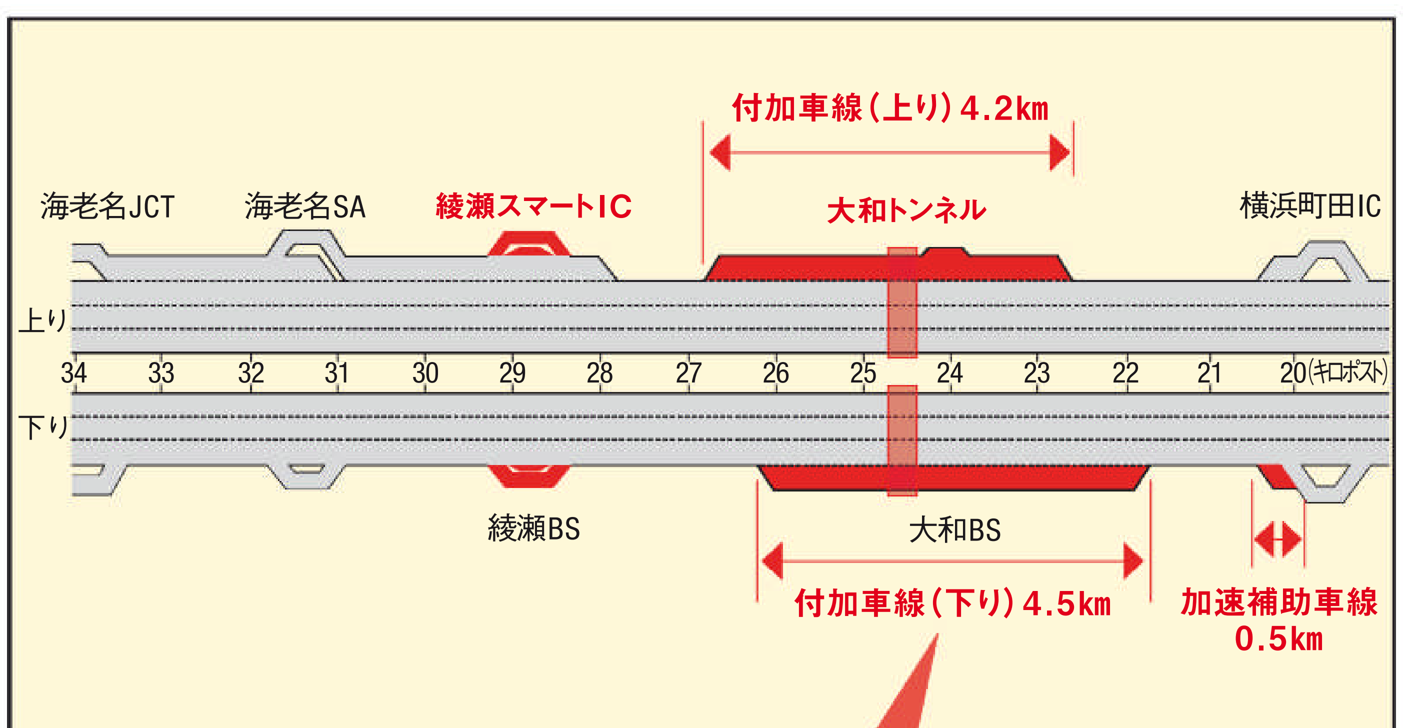
これで全国最悪の渋滞が多少なりとも改善されると、心待ちにしているドライバーは数知れないはずだが、いったいいつになったら完成するのか、どうにも見えない。

当初は、「2020年東京オリンピックまでの完成」が目標とされていたが、工事の遅れによって、昨年初夏、正式に延期された。その後NEXCO中日本に問い合わせても、「開通時期は未定です」との答えしか返ってこなかった。

そこで4月中旬、拡幅現場を東名に沿って歩いて見たところ、愕然とした。高速を走っているだけだと見過ごしてしまうが、一部の区間で、まったく工事に着手されていないのだ。具体的には、拡幅区間のうち、大和バス停より東京寄りにある3ヵ所（合計約1km）の高架部である。

つまり、「工事が遅れている」のではない。一部で「工事が始まっていない」のだ!

大和トンネルそのものは、外側の側壁を撤去し、新たな側壁を3・85m外側に建設することで、すでにほぼ拡幅が完成している。ここが工事の最難所だろうから、あとは開通を待つだけ……と呑気に構えていたが、







清水隊長の
東名高速・大和トンネル拡幅工事 ここに注目！

1. 交通量日本一の区間の重要な工事
2. 完成の遅れは橋梁部の難工事にあった
3. 「暫定拡幅」手法を採用すべきだ！



清水草一 隊長

文体を自由自在に使い分ける変幻自在な自動車評論家。著者「首都高はなぜ渋滞するのか!?」（講談社ビーシー）でも知られる通り、交通ジャーナリストとしても幅広く活動している。高速マニアの隊長だ。



編集部・石川 隊員

いつの間にかGENROQ編集部に4年半以上在籍している編集部員。2017年スタートの「TOKYO大動脈革命」連載を担当。今回の短期連載では工事が遅れた箇所の謎に迫りたいと意欲満々。

REPORT◉清水草一（*SHIMIZU Soichi*）
PHOTO◉篠原晃一（*SHINOHARA Koichi*）
ILLUSTRATION◉時川真一（*TOKIKAWA Shinichi*）



大和トンネル部本体の拡幅工事は完成し、あとは舗装などの最終仕上げを残すのみ。この巨大な掩体壕を拡げるのは、間違いなく難工事だったはずだが、まさか他の区間の工事が未着手で、完成が遅れるとは思っていなかった。我ながらうかつだった。





2017年11月に来たときはトンネル内もトンネル上部も工事中でしたね。約3年半振りに現場に来ましたが、大和トンネル本体の工事はほぼ完成しているように見えましたが……。



実はそうではなかった。

これでは、待てど暮らせど、開通がいつになるか、見当もつかない。そこで改めてNEXCO中日本（広報・CS課）に質問をぶつけた。

①詳細な工事の進捗状況および、工事の遅れの理由を教えてください。

②今後の見通しを教えてください。

③大和バス停より厚木寄りの区間は、ほぼ完成しているように見えます。上り線に関しては、大和バス停までの区間だけでも拡幅実施を先行させ、現在の渋滞を緩和すべきではないかと考えますが、そのような検討はなされていないのでしょうか。

それに対して、具体的な回答を得た。以下全文を記そう。

「大和トンネル付近の渋滞対策事業について、具体の完成時期をお知らせできておらず、また、渋滞の発生により、ご迷惑をおかけしており大変申し訳ありません。

大和トンネルは現在、上下線ともに片側3車線から4車線に拡幅するトンネル本体の工事が完了し、引き続き設備工事等を進めているところです。

また、大和トンネル前後の区間においても、土工部の拡幅工事が完了し、引き続き舗装・設備工事を展開しています。

現場は、供用中かつ重交通路線である東名高速道路での拡幅工事となります。

道路をご利用されるお客さまに極力ご迷惑が掛からないよう、現状の道路路肩を活用するなど、昼間は現状の3車線を確保したうえで、限られた時間、狭小な規制内において鋭意工事を進めてきておりますが、現時点において、完成時期をお知らせできていないところです。

非常に難しい条件下での工事であり、引き続き安全第一で進めてまいります。

当社としましても、完成したところから順次運用を開始してまいりたいと考えています。具体の運用開始時期については、見通しが立ち次第お知らせ致します」



バス停は分離帯含め幅を広く取ってあるので、位置の変更はないだろう。それにしてもNEXCO中日本は、昨年2月の社長会見で、「2020年オリンピックまでに拡幅できる」と述べていた。社長もこの状況を知らなったのだろうか？　だとしたら、驚くしかない。





驚いたのは大和トンネルから東側、約1kmに渡って未着工区間が存在していたことです。大和バス停も未着工でしたが、拡幅工事によっていずれは大和バス停の場所も変更されるのでしょうか？



私が注目したのは、最後の「完成したところから順次運用を開始したい」という部分だ。この回答が届いたのは5月7日。同時期、大和バス停より厚木寄りで、樹脂製ウォールの撤去が始まり、舗装・設備工事の最終段階に入った。

NEXCO中日本は、執筆時点ではまだ開通時期を明らかにしていないが、これならば、7月下旬のオリンピック開幕までに、一部完成区間の先行拡幅が実現しそうだ。

その効果だが、上り線側は、拡幅区間が勾配ピーク付近にまで達するので、それなりの渋滞緩和が見込める。一方下り線は、逆に勾配のピークを過ぎてからの拡幅になるので、効果はわずかだろう。

では、未着手の高架部も拡幅され、すべてが完成するのはいつになるのか？　高架部の拡幅工事についてNEXCO中日本はこう回答した。

「橋梁部分の拡幅工事につきましては、重交通路線かつ住居連担地区において既設の橋梁を拡幅する工事であり、技術的に難易度が高い工事になります。現在は、東名高速道路をご利用されるお客さまと、地域にお住いの方々、極力ご迷惑が掛からないような施工方法を検討しながら、橋梁の詳細な設計を進めているところです」

驚くべきことに、まだ詳細な設計すらできていなかったのだ！



未着工区間の下を歩いてみて気がついたのは、橋梁部が手つかずだったことです。隊長、橋梁部分の工事はそれほど難易度が高いのでしょうか？





上の写真部分は、拡幅のため、外側に新たな橋脚が建設されている。しかし左の写真の区間は、高速に沿ってすぐに側道があり、これを一部潰さないと新たな橋脚が造れない。そういったことが問題になり、構造が見直されているのか？　さらなる情報開示が求められる。



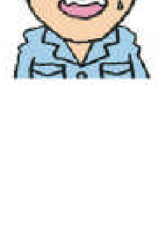
未着工区間で最も衝撃的だったのは高速道路の下に小田急・江ノ島線が走っていたことです。大和トンネル拡幅工事の最大の難所はこの箇所ではないでしょうか？　小田急との折衝も必要でしょうし。







地権者や地元住民との折衝の内容は、プライバシー保護のため公表されないから、どうなっているのか見当もつかないが、これを見ると本格拡幅をあきらめて、本文にあるような「暫定拡幅」でなんとかすべきではないかと思わざるを得ない。このままでは、あと10年かかる。





NEXCO中日本によれば、4車線化により大和トンネルを先頭にしたサグ渋滞はほぼ解消されるという。とりあえず、間近に迫った一部先行拡幅に期待するしかない！

確かに高架部の拡幅は難しい。開通から半世紀以上経っていて、老朽化も進んでいるはずであり、単に路面を外側に張り出すだけでは既存の橋脚の強度が持つまい。しかし、外側に新たな橋脚を建てるとなると、下手すれば完成は10年後になる。ならば、未着手の高架部は、路肩を潰し、1車線の幅を少しづつ狭めてでも1車線ひねり出す「暫定拡幅」の手法を採用すべきではないか。

その場合、新たな橋脚が完成して橋げた部の本格拡幅工事に入る際は、暫定付加車線を閉鎖する必要が生じるが、それまで数年間、現状のまま放置するのは愚の骨頂だ。



GENROQ LIFESTYLE

至高の家具を もっと身近に

goccia

**クルマ趣味を追求してわかるのは、シートには
メーカーの個性やお国柄が表れるということだ。
掛け心地や素材の違いに敏感なGENROQ読者に、
東京・用賀の輸入家具店を紹介したい。
素敵なコンシェルジュが家具の世界を案内してくれる。**

REPORT◉サトータケシ（*SATO Takeshi*）
PHOTO◉小林邦寿（*KOBAYASHI Kunihisa*）



**goccia
ストアマネージャー
水田州一**

1987年生まれ。イタリア留学の経験を生かして、服飾業界に携わりながら点描画アーティストとしても活動。2020年末にGOCCIAをオープン。

〝クルマ好きあるある〟のひとつに、椅子にうるさい、というものがある。「会社の椅子、なんでオレのクルマのシートより掛け心地が悪いんだ！」的なセリフを耳にする機会も多い。かくいう筆者も、高校を卒業するまで畳の上で正座して飯を食っていたクセに、古今東西の名車と接するうちに舌、じゃなくて腰と尻と背中が肥えた。仕事用の椅子には、15年近くハーマンミラーのミラチェアを愛用している。

もうひとつの〝クルマ好きあるある〟は、素材に敏感になることだ。アルミ製とかカーボン製とか聞くと、びびっと反応しまう。フツーのおじさんはアルカンタラなんて言われてもちんぷんかんぷんだけど、クルマ好きは「おっ、やるじゃんか」と脊髄反射するのだ。革についても同様で、色艶はもちろん、手触りやステッチの美しさに至るまで、クルマ好きは目が肥えている。

といったみなさんに紹介したいのが、2020年末に東京は用賀の環八沿いにオープンした輸入家具店、GOCCIA（ゴッチャ）だ。フェラーリやマセラティ、あるいはブガッティのインテリアを手がけたことで知られるポルトローナ・フラウの





（上）イタリアのチェコッティ・コレツィオーニの木製の椅子。左のアームレスト付きのものが54万円、真ん中の三脚が73万円、その右が33万円。（下）さまざまな映画でも使われてきた、ポルトローナ・フラウのヴァニティフェア。ホワイトとレッドともに70万円。



ポルトローナ・フラウのチェスター（3シーター）は170万円。「掛け心地がいいのはもちろん、細部までデザインが凝っています」

ソファなど、主にイタリアの家具を扱っている。

店内を案内してくれたストアマネージャーの水田州一さんによれば、モノにこだわる方にいいものを手の届く価格で届けたいというのが、この店のコンセプトだという。

「ボクは高校時代と大学時代にイタリアに留学した経験があります。そこで感じたのは、日本は食でも音楽でもファッションでも、異文化を柔軟に取り入れてきたんだな、ということです。いま、多様性の時代と言われていますが、せっかくそういう素地があるのだから、こういう家具を気に入ってくださる方に、ぜひ使っていただきたいと思います」

そう言いながら、水田さんは店内に並べられた家具を案内してくれる。水田さんが大学時代にイタリアに留学したのはデザインを学ぶためで、



goccia

〒158-0096 東京都世田谷区玉川台2-13-3
Tel.03-6805-6998
goccia-jp.com
Instagram:goccia-japan

ショールームは東京・世田谷の環状8号線沿いにある。通りからガラス張りの店内がよく見える。東急田園都市線の用賀駅や東名高速の用賀ICにも近い便利な場所だ。

この店舗のすっきりとしたレイアウトも水田さんが考えた。また、アーティストとしても活動する水田さんの作品が、店内に飾られている。

水田さんによるそれぞれの商品の解説は、イタリア文化へのリスペクトと家具への愛にあふれている。たとえばポルトローナ・フラウのチェスターという3人掛けのソファについては、このように語った。

「1912年の創業当初からポルトローナ・フラウのアイコン的存在です。イギリスのチェスターフィールドソファの掛け心地のよさに感銘を受けた創業者のレンツォ・フラウが、イタリア的な美的センスでデザインをさらに洗練させたと言われています」

紅白セットのヴァニティフェアというアームチェアは、こんな風に紹介してくださった。

「1926年にレンツォ・フラウが亡くなった時に、奥様が亡き夫の残したデザインを形にしたいと、1930年に発表したものです」

どの家具も、ただ売れそうだから並べられているわけではないのだ。いずれもデザインに見どころがあったり、背景にグッとくるようなストーリーがあったり、どの商品にもユーザーに紹介したくなる理由がある。そういう意味では、輸入家具店というより輸入家具のセレクトショップと呼ぶべきか。また、水田さんもショップマネージャーではなく、イタリア家具のコンシェルジュだと紹介するのが適切のように思える。

「そう言っていただけるとうれしいですね。店舗におりますので、気軽にのぞきに来ていただき、何でも相談してほしいです」

価格を抑えられている理由は、イタリアで築いた人脈があるからだ。

「大学卒業後もファッション関係の仕事でイタリアと行き来していました。多くの知り合いができて、おかげで展示品とか在庫品を適切な価格で仕入れるルートがあるんです」

愛車から降りて、自宅やオフィスの家具に落差を感じてがっくりする。そんな経験がある方は、ぜひ一度GOCCIAを訪ねてみてほしい。



↑まだ売ろうかどうか迷っているという椅子。イタリアのアッキーレ・カスティリオーニが1960年に発表したもので100脚限定の希少品。



←1929年に発表されたカッシーナのLC7（39万円）。美しさと回転式のメカニズムが融合、ニューヨーク近代美術館に収蔵されている。









しょうわげんろくゆにばーす
昭和元禄Universe
福野礼一郎

思う存分好きにやるゲンロク精神を創設者から受け継いだ初代編集長が、古巣に帰って思う存分好きにやる連載。昭和日本にワープする福野礼一郎の宇宙。

第110話 ［プロフェッショナリズム］

グッドイヤー製法
自社ブランド自社生産
SCOTCH GRAIN

高分子量ポリマーである天然ゴム(NR)はガラス転移温度が低いため常温でも分子鎖がミクロブラウン運動を生じゴムに弾性をもたらす。逆に言えば温度依存性が高く、耐久性に劣るのである。天然ゴムに硫黄を添加し加熱すると分子間に架橋結合が生じ、分子量が増大して弾性限界と耐久性が画期的に向上することを発見したのがチャールズ・グッドイヤー(1800〜1860年)。これが「加流(バルカナイジング)」である。フランク・セイバーリングが1898年に13人の工員を雇って自転車用のタイヤメーカーを設立したとき、その偉業に敬意を評してグッドイヤーの名を社名に冠した。ここに登場する第3のグッドイヤーはチャールズの12人の子の長男の名だ。グッドイヤー製法で自社ブランド靴を一貫製造する株式会社ヒロカワ製靴にうかがった。

文とキャプション◉福野礼一郎(*FUKUNO Reiichiro*)　PHOTO◉荒川正幸(*ARAKAWA Masayuki*)
協力◉株式会社ヒロカワ製靴　https://www.scotchgrain.co.jp



スコッチグレイン 有楽町店 Factory Lab

日本橋浜町から葛飾区堀切までの約7・6㎞区間を隅田川沿いの高架で走る首都高速6号向島線を下り線・向島ランプで降り、墨堤通り(ぼくていとおり)を右折すると、真正面に東京スカイツリーが見える。

株式会社ヒロカワ製靴の工場・社屋はそこから70m、通りに面した絶好の立地にあった。日本製高級紳士靴の有名ブランド「スコッチグレイン」の靴はここですべて自社生産している。

墨田川を挟んだ西岸の台東区今戸と橋場の一帯は戦後東京の革問屋と製靴産業の中心地で、創業者の廣川悟朗氏が姉上の嫁ぎ先であった製靴会社に就職するため新潟県糸魚川市から上京したときも、工場は橋場にあった。その会社で悟朗氏は靴作りを学び、販売のノウハウを身につける。工場が廃業するとき社屋と機械一式を買い受けて株式会社ヒロカワ製靴を創業した。1964年4月、日本中が東京オリンピックの開催に沸き立っていたころである。当時の製造機械は戦時中に軍靴の製造用に使っていた払下げ品で、悪戦苦闘で修理しながら使っていたという。

首都高6号江戸橋JCT〜向島出入り口間が開通したのは1971年3月、その利便性を読んで川を渡った墨田区側に本社工場社屋を建設、1979年8月にこの場所に移転してきた。

同社代表取締役の廣川雅一社長は悟朗氏のご長男。最新鋭の設備を備えた製靴工場内を案内してくださった。

東京オリパラ開催を2度目の創業の機会と位置づけ、社屋裏手の土地を購入し新工場を建設、新旧工場内を連結してバリアフリーのワンフロアに改装する大掛かりな工事がこの4月に完成したばかりだ。全面リフ


株式会社ヒロカワ製靴
代表取締役 社長
廣川雅一氏


ソールのトリミング


踵の処理(引っ張り)





ォームした第1工場の地下は縫製したアッパー（甲革）、ヒール（踵※1）などの部品および木型の倉庫、新社屋の第2工場地下は底革などの一時保管庫だ。1階の続きフロアはアウトソール（革底）／インソール（中底）／アッパーの裁断工程、2階フロアがグッドイヤー製法による底付け工程である。3階は検査、仕上げ、磨き工程と製品倉庫。3階製品倉庫から地下の一時保管倉庫までを大型エレベーターで連結し、フォークリフトごと乗り込めるようになっている。近隣に分散していた工程や倉庫を集約化し、原材料から製品までの導線が整って生産効率は大きく向上した。

コロナ禍の影響で日産生産数は現在一時的に300足に落ちているが、3年前は最大日産480足を作っていた。新工場はさらなる増産も見越した設計だろう。

靴は紀元前7世紀以前から存在し、革も多用されてきたが、アッパーにソールを縫い付ける構造になったのは一説によれば16世紀になってから。長らく手縫いの家内制手工業だった製靴に工業化を要求したのは軍隊である。1812年にイギリスでヒールを釘で打ってアッパーに固定する機械などが登場、1850年にアイザック・メリット・シンガーが現在の形式のミシンを発明すると製靴の機械化が一気に加速した。

もっとも困難だったのはインソールにアッパーとウエルト（＝アウトソールを縫い付けるための細革）を固定する「すくい縫い」の工程の機械化だ。チャールズ・グッドイヤーの長男、チャールズ・グッドイヤーJr．は1869年、アメリカの製靴メーカーであるジョンストン＆マーフィー社の創業者ウィリアム J・ダドリーの協力を得て「リブ」や「ゲミング」などと呼ぶT字型で芯入りの布テープをインソールの裏側に接着し、これをミミに使ってミシンですくい縫いする方法を考案、専用のミシンまで開発した。

グッドイヤー製法による
SCOTCH GRAINの製造工程概略

① **裁断**：抜き型と油圧プレス機を使って靴サイズ別にインソール（中底）を抜く。端材を利用して店舗でのフィッティング調整用の前後の中敷も作っている。分厚いアウトソール（本底）も同じように裁断するが、本底は仮止めしたのち周囲を切り取るため、サイズよりひと回り大きく抜く。② 中底にサンドペーパーをかけ接着剤を2回塗り。リブ側にも接着剤を塗布し、両面とも熱で活性化してから貼って叩く（自動機）。③ 本体の踵部分と本底との隙間を埋めるパーツであるハチマキを接着。スコッチグレインの特徴的な加工だ。④ アッパー（甲革）を抜き型で裁断。指で引っ張ってキズや欠点を確認しながら位置を決めていく熟練作業だ。⑤ **製甲**：アッパーの縫製。300～500足／日という生産量をこなすため秋田、山形などの協力工場で縫製しているが、裁断でサイズと部位選別が終わっているので品質は保証できる。⑥ アッパーとライニングの中間に、綿布基材に特殊樹脂を含侵させポリウレタン（PU）ホットメルト材でコーティングしたレザーボード製の先芯（つま先）と月型芯（踵）を接着。⑦ **吊り込み**：中底を仮止めした木型に、湿気を含ませて軟化したアッパーを乗せ、トーラスター（次ページ参照）で吊り込んでつま先部を接着する。⑧ ワニ型ペンチを使って踵部を引っ張り下ろして仮固定、専用機で蒸気で加熱しながら引っ張って釘打ち。釘先端は木型裏の鉄板に当たって曲がる。⑨ **すくい縫い**：帯巻きのウエルトを繰り出しながらアッパー＋中底のリブ＋ウエルトをグッドイヤー製法ミシンで縫製。松脂をつけたナイロン糸1本で単環縫い。所要時間約4秒。⑩ つま先は接着併用、踵は釘止めだが、中央部はホチキス＋縫製だけで柔軟性を出す。⑪ EVA（エチレン酢酸ビニール共重合樹脂）スポンジ製の中物と踏まずを支える樹脂製シャンク（不踏芯）をいれる。いずれも創業者が開発したシール接着式。海外の高級紳士靴が使う「練りコルク」に比べ軽量で、はるかに長期間柔軟性を維持する。⑫ **出し縫い**：上下2本糸の本縫いでウエルトに対して本底を縫い付ける。1周16秒。本底は中底に対してフローティングマウントだから、柔軟性が高く本底の交換も容易、これがグッドイヤー製法とビスポークのハンドソーンの特徴だ。⑬ 底ロールをかけ、木端を回転刃物で研削、サブアッシーしてあったドイツ製レザーボード4㎜2枚合わせのヒール（6万円以上の品は本革積み上げ）を釘で打って側面研磨。⑭ 本底をバフ研磨したのち染色。⑮ 木型を抜く（工程⑦からここまで5日間）。⑯ 検査をパスした靴の本底にブランド名をスタンプ、丁寧に手でクリームを塗って磨きあげて箱詰め出荷。



東京都墨田区にある株式会社ヒロカワ製靴本社工場。グッドイヤー製法スコッチグレイン・ブランドの靴のみをここで自社生産している。銀座、上野、東京スカイツリー・ソラマチ、大阪の4ヵ所の直営店と全国5ヵ所の直営アウトレット店を展開、自社と楽天でのオンライン販売に加えて、デパートなど全国55の店舗へも卸売している。従業員は工場が約100名、各直営店舗の販売担当が約60名。

日本初の靴工場である伊勢勝造靴場（のちの桜組）が旧佐倉藩士の西村勝三によって創設されたのはその翌年１８７０（明治３）年である。ドイツから製靴機械と技師を招聘、文明開花の拠点だった東京・築地の居留地で軍靴の製造を開始した。富国強兵の政策によって東京製靴、大倉組、福島合名などの製靴会社が次々に創業する。

関東大震災で東京の製靴産業も壊滅的な打撃を受けたが、復興時に新しい設備を導入したことがきっかけでグッドイヤー製法が普及したともいわれる。太平洋戦争に出征した日本の兵隊さんはグッドイヤー製法で作った昭五式編上靴を履いていた。

戦後もっとも進歩した化学分野のひとつが高分子ポリマーだ。塗料、合成樹脂、接着剤などが進化、製靴にもセメント製法、インジェクションモールド、ダイレクトバルカナイズ製法など大量生産向きの製法が次々に登場した。グッドイヤー製法は一部の高級紳士靴メーカーで生き残って高級品の代名詞になっていく。しかし製造機械が老朽化してくるとともに製造元が廃業、部品の供給が途絶えるというケースが多くなったため、ヨーロッパの製靴メーカーの働きかけでイタリアの工業ミシンメーカーのＦＩＯＲＥＴＴＯ社が新たに開発に着手、コンピュータ化したグッドイヤー製法用各種機械設備を近年次々に発売した。廣川社長もそれらを逐次導入、この10年で工場内のグッドイヤー製法関連機械のほとんどを最新鋭のものに交換したという。

革靴の品質を大きく左右するのはもちろん革である。

高級紳士靴のアッパーにはカーフ（生後半年以内の仔牛の皮革）を使うが、狂牛病の流行以来世界的に価格が高騰、フランス産のカーフの原皮の取引はエルメス社が事実上支配しているため、上質のフランス製カーフは入手困難だ。

ヒロカワ製靴は姫路の大手タンナーである株式会社山陽の協力で、気候が安定しているオランダの原皮を指定買い付け、ブラインキュア（剥皮して飽和塩化ナトリウム溶液に18～24時間浸漬し保存状態にしたもの）で輸入してもらって、クロム鞣しから国内で行いキズ選別した上位の革を購入している。高価格品のアッパー革にはイタリア、ドイツ、フランスなどからの輸入品も使う。エルメス傘下のフランスのアノネイ社やデュプイ社とは買収以前から取引があり、いまも上質なカーフを少量供給してくれる。

いずれにしてもクルマやカメラと







ソールはイタリアのタンナーCMC社から半裁(ベンズ)で輸入。アウトソールは4.5～5.0㎜と5.0～5.5㎜の2種で靴サイズで分けている。インソールは3㎜厚。11万円の「インペリアルフランス」は原皮を樫の木から抽出したタンニン成分液とともに地中に埋め、地熱を使って1年半かけて渋鞣するJ.M.ウエストン傘下バスタン社の「オークバーグ」を使用。ウエルトも8割はイタリア製で、同社の考案で200mロールに繋いである。アッパー革は姫路の山陽に別注したカーフが主力。表面に毛穴を模した細かいシボ(「毛シボ」)を二度プレス(中間で手がけアイロン)したもの。高額商品には輸入革も使用。革取引はデシ(10㎝角)単位で1頭分(「丸」)のカーフは180～220デシ、靴1足のアッパーでカーフ35～40デシ使う。







サイズに応じて色を変えてある木型。中折れ式の樹脂製で踵に鉄板が打ってある。日本人の足は「甲高・幅広」、木型もJIS規格でいうEEE(3E)が主流だったが、最近は甲が低く幅が狭いEやDの人が増えているため、スコッチグレインでも旧来3E木型(写真手前)に加え、細長く甲が低いEサイズの新型(写真奥)も品番によって使い分けている。ただし底のアーチは変えない。スコッチグレインの底アーチの特徴はヒールに対して底部分に傾斜をつけて踵の片減りを防いでいることだ。創業者の発案だそうだが、ロブパリもまさにそうなっている。



裁断したカーフとライニングを縫製する作業を「製甲」という。生産数が少ない6万円代以上の品は本社4階で縫製している。驚いたことに足踏み式のいわゆる「腕ミシン」を使っていた。「CIRDER」は日本の中島ミシン社の工業用ミシンのブランド名だ。内側に縫い付ける明るいタン色のライニングの革は輸入関税が免除されるバングラデシュから。通気孔が特徴だが、元々は厚くて硬い豚革ライニングに皺がつかないよう、革の繊維の方向性を断ち切って柔軟性を与えるための考案だったという。アッパーは地下倉庫に保管して乾燥をふせぐ(吊り込み時の割れ対策)。





違って「ブランドものを買えば黙って使える」わけではない。革には生体時のキズ、シワ、欠点がかならずあり、個体によって状態は様々だ。キズや欠点の少ない革は一般に全体の数割以下といわれるが、高級紳士靴に使うにはさらにそこからいい部位を選んで裁断しなくてはならないからロスが出る。

スコッチグレインの「スパイダー」は、皺のあるネック部を片側19枚縫い合わせてアッパーを作った商品だ。手間はかかるが革が無駄にならないし、デザインとしても面白い。またクロム鞣し段階（＝ウエットブルー）で選別したときに、通常なら高級紳士靴のアッパーには使えないキズや虫刺され跡などの欠点の多い革にナイフでランダムに切り込みを入れてからコンビネーション鞣し＋染色工程に送り、切りキズそのものをデザインにしてしまった「マトリックス プレーン」、ネック革だけをあえて使った「ネックシリーズ」など、２万円台のアウトレット専用商品を開発した。どの商品にもファンがいるという。

最後の決め手は木型。靴と靴底のプロポーションと３次曲面、足へのフィッティングと履き心地は、製造中に靴の中に入れておく「木型」の形状次第だ。日本製の靴の最大の魅力は、日本人の足に合わせて木型を設計しているから履き心地がいいこと。しかし日本人の足の形も近年大きく変化してきたため、若い人向けに新たに設計した幅が狭く甲の低い木型を使うモデルを増やしている。

スコッチグレインの基本はヨーロピアン・トラッドだから一般の製靴メーカーに比べると品番は少ない。主要に使っている木型は10種類くらいだそうだが、もちろん靴のサイズが変われば木型も変えなくてはいけない。サイズは23・５㎝から27・０㎝まで８種類。グッドイヤー製法は工程が多いため木型は全工程を回る５日間、靴の中に入ったままだ。つまり生産工程にあるすべての靴の数だけ木型がなければいけない。前記の通り日産数は３００～５００足、多いものだと同じ品番の木型を１００個近く保有している。

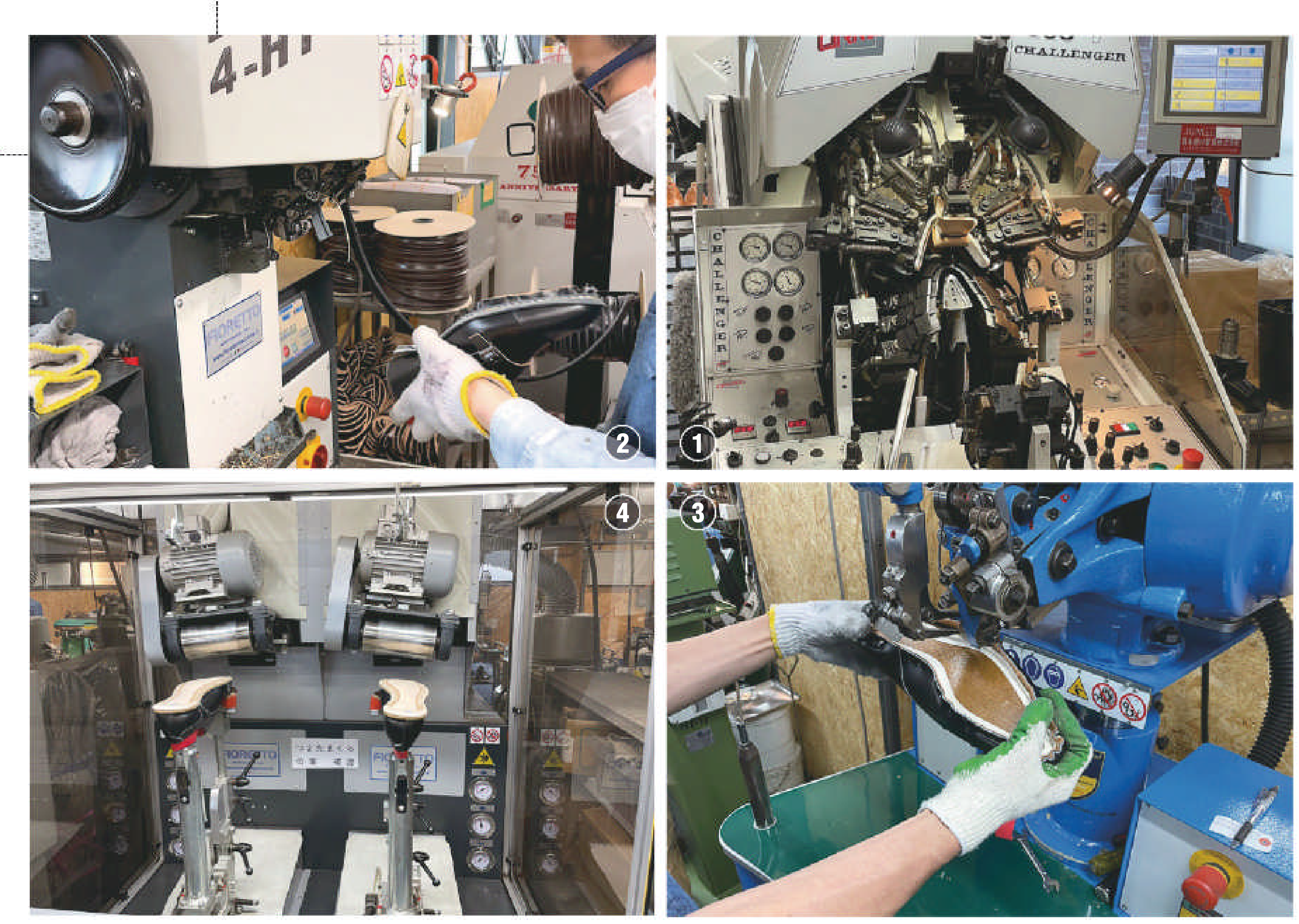
販売の状況はコンピュータ管理。いつどこでどの品番のどのサイズどのカラーが売れたか即座に分かるから補充の計画もたてやすくなった。とはいえ材料の仕入れや裁断加工、アッパーの縫製加工（製甲）などの準備工程も考えると２ヵ月前に生産計画を立てておかなければならない。

モデルの入れ替えも必要だ。新製品の棚を確保するためにある品番を廃盤にすれば、全国の販売店から在庫がどっと戻ってくる。

在庫の悩みを一挙解決したのがアウトレットの存在。２０００年７月に三菱地所・サイモンが小田急御殿場ファミリーランド跡地に作った御殿場プレミアム・アウトレットに直営店を出店してみると、廃盤になった商品でも値段を下げれば喜んで買ってもらえて、投資を回収できたばかりか利益も出た。販売が順調だったので大阪りんくうアウトレットにも出店、倉庫の中に溜まっていた数万足の廃盤品の在庫をなんと1年間で売り尽くしたという。これを契機に他社ブランドのＯＥＭ生産やセメント製法、マッケイ製法をやめ、１９７８年以来大切に作ってきた自社ブランドのグッドイヤー製法・スコッチグレインの生産に一本化した。

２００７年のリーマンショックのときに通常３・２万円のプロパー品２足入りを３・６万～３・８万円で売る「福箱」を始め、いまでも大変人気がある。２００９年にオンライン直販を開始、東京都墨田区のふるさと納税の返礼品にもいち早く参入した。２０２０年には同区で１番目の納税額を達成したという。

合理化、効率化、ハイテク化、そして販売の工夫。廣川社長のその努力のすべては「いい革、いい木型、いい製法を使っていい靴を作り、リーズナブルに提供する」ためにある。「日本にスコッチグレインあり」。取材が終わったら私もすっかり廣川社長のファンになっていた。



底付け工程のイタリア製新鋭機　①ORMAC社製CHALLENGER833型ハイドロリック・トーラスター（前ページ工程⑦の吊り込み用）。メモリした中底形状でサイズを自動制御。9ヵ所のワニで人力のように引っ張る。ホットメルトも自動塗布。いい仕上がりのポイントはやはり職人の微調整だ。②FIORETTO社製ESL-929型ステープルサイドラスティングマシン（工程⑧と⑨の間で甲革をリブに仮止めするホチキス式機械）。③同じくEWS-4HT型ソーイングマシン（工程⑨すくい縫い用）。④同ALM02型シューレベリングマシン（工程⑫のあと本底に電動ロールをかけて踏まずの締まりやトー※2のかえりを最適化するCNC機）。主要縫製機は故障に備えてそれぞれ複数台を導入・設置している。



完成検査を終えた靴は1足づつ人の手で磨く。国産革は水性ワックスをスプレーしてからクリーム磨き。仏アノネイ社（Tannerie d' Annonay SA）の「ベガノカーフ」というブランド革のブラウンやダークブラウンを使う直営店限定商品は、少量のウイスキーを塗布した油性ポリッシュでトーキャップを艶出しする「モルトドレッシング」を1足30分かけて施してから出荷している。





税込2万6400円の「マトリックス プレーン」（上）から、デュプイ社（南仏Le Puy-en-Velay近郊にあるLes Tanneries du Puy）のカーフとバスタン社のオークバーグをソールに使った税込11万円の「インペリアルフランス」まで、スコッチグレインの価格帯は幅広いが、木型と内部構造と製法はまったく同じ、すなわち履き心地も同じだ。税込6.6万円で輸入ブランド品15～20万円クラスに匹敵するカーフと構造と品質が手に入る直営店限定の「インペリアルシリーズ」（右）がとりわけお買い得。

※1 靴の各部名称は一般的なものを使用した。※2 靴のつま先＝Toeのことを「トゥー」と表記したり、それを口を細めてその通りにトゥー（＝Too）と発音する人もいるが、英語のToeの発音はトーイン／トーアウトの「トー」あるいは「トウ」である。一方横幅Widthの発音は「ウィズ」で正解だ。

次回はどこに行くか未定です。

New!

Top News

ポルシェ・ミュージアム ボクスター誕生25周年を記念し バーチャルガイドツアーをスタート

44回目を迎える国際博物館の日を記念し、ポルシェ・ミュージアムは、5月16日からオンラインツアーをスタートした。新たな試みに合わせて、特別企画展「25 Years of the Boxster（ボクスターの25年）」もスタート。ドイツ語と英語で行われるオンライン・バーチャルガイドツアーに参加することで、世界中の自動車ファンが、自宅にいながらボクスターの歴史を楽しむことができる。下記のポルシェ・ミュージアム公式ウェブサイト内の特設サイトから参加が可能で、歴代ボクスター、プロトタイプ、派生車種、関連車種などが、それぞれ2～3分の動画で紹介される。参加者はいくつかのポイントで、次に見たいクルマを2台の中から選ぶこともできるという。



今回の特別展では1993年のデトロイトモーターショーで発表された「ボクスターコンセプト」をはじめ、ライトウエイトミッドシップの起源とも言える「550 スパイダー」など貴重なモデルが多数展示される。



■問:https://www.porsche4kids.com/en/digital/

ミシュランとプルーブステーション 自動車専用360度スキャナー分野で提携



ミシュランは、自動車専用360度スキャナーを提供するフランスの企業「プルーブステーション」と提携し、自動車両点検システムを強化する。今回の提携により、わずか数秒でタイヤを点検し、車両点検全体を1分未満に短縮することが可能になる。また、車両点検費用を抑え、点検結果の信頼性も大幅に高まるという。

2021年シーズン第17戦日本GP タイトルスポンサーが「HONDA」に

10月8～10日に三重県の鈴鹿サーキットで開催される2021 FIA F1世界選手権シリーズ第17戦日本GPのタイトルスポンサーに、ホンダが決定した。これにより、今回の日本GPは「HONDA 日本GP」の名称で開催。昨年の日本GPは新型コロナウイルスの感染拡大から中止を余儀なくされている。



フルEV「キャデラック・リリック」 バーチャルテスト車両の導入で 開発期間が9ヵ月も短縮

ゼネラルモーターズは新世代電動プラットフォーム「アルティウム」を採用した「キャデラック・リリック」の米国における受注を4月22日にスタートした。リリックの開発では、バーチャル車両を使ったテストと検証を採用。この結果、開発スケジュールが前倒しになり、予定より9ヵ月も早く公開することができたという。



「ワールド・カー・デザイン・オブ・ザ・イヤー」 ランドローバー・ディフェンダーが イヴォーク、ヴェラールに続き3度目の受賞

ランドローバー・ディフェンダーが、「ワールド・カー・デザイン・オブ・ザ・イヤー 2021」を受賞。個性的なデザイン、あらゆる地形を走破するオフロード走破能力、優れたオンロード性能、21世紀にふさわしい実用性などが高く評価された。ランドローバーにとっては、12年のイヴォーク、18年のヴェラールに続く3度目の受賞となる。



「マセラティ・エクスペリエンス 2021」 全国4ヵ所のザ・リッツ・カールトン・ホテルで開始

マセラティとザ・リッツ・カールトン・ホテルとのコラボレーション、「マセラティ・エクスペリエンス 2021」が4月28日からスタートした。今年は「ザ・リッツ・カールトン沖縄」「ザ・リッツ・カールトン日光」「東山ニセコヴィレッジ・リッツ・カールトン・リザーブ」「ザ・リッツ・カールトン京都」という全国4ヵ所で行われる。

■問：https://www.ritzcarlton.com/jp/



死ぬ度に強くなる! 『コンティニュー』 6月4日から全国ロードショー

謎の殺し屋集団から死に追い込まれ、同じ1日を無限に繰り返す男・ロイ。どうすればこの死のループから抜け出せるのか？　なぜ狙われるのか？　タイムループの中でレベルアップして真相に近づいていく……。劇中ダッジ・チャレンジャー SRTコンバーチブルが見せるカーアクションにも注目。公開は6月4日(金)より新宿バルト9ほかで全国ロードショー。配給はクロックワークス。

Newcomer

ジャガーXF／XF SPORTBRAKE 2021年モデルの受注をスタート

ジャガーは、ラグジュアリーサルーン「XF」と「XF SPORTBRAKE」の2021年モデルの予約オーダーを開始した。モダンかつ存在感のある内外装に刷新したほか、最新インフォテインメントシステム「Pivi Pro」やドライバー支援システムを標準装備する。価格は677万～858万円。

■問:ジャガーコール　0120-050-689



フォルクスワーゲン・ティグアンが改良 スポーツ仕様の「R」も新たに登場

フォルクスワーゲンはミドルサイズSUV「ティグアン」の改良新型の日本導入をスタートした。エクステリアのブラッシュアップに加え、新たに1.5TSIエンジンを採用。最高出力320psを誇るハイパフォーマンス仕様「ティグアンR」も追加設定する。価格は407万9000～684万9000円。

■問:フォルクスワーゲンカスタマーセンター 0120-993-199





南国のビーチを思い起こさせる限定仕様「ラングラー・アンリミテッド・アイランダー」

ジープ・ラングラー・アンリミテッドをベースに、ビーチが似合う個性的な内外装を与えた特別仕様車「アイランダー」が、限定200台で販売される。ボディカラーに鮮やかなブルーの「チーフC/C」と、人気の「ヘラヤライエロー C/C」を設定。価格は550万円。

■問:ジープ フリーコール　0120-712-812



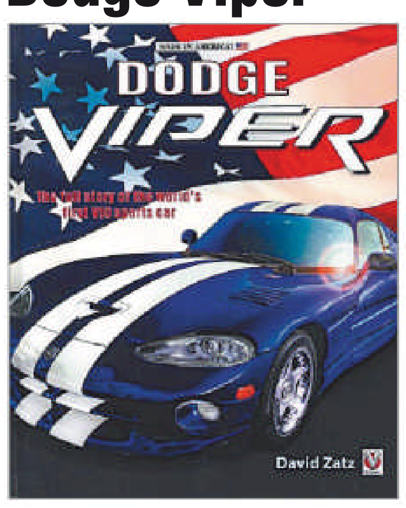
パリの街角でシックな存在感を放つ限定車「ルノー・トゥインゴ・インテンス・リミテ」

上品なボディカラーのブランクオーツMを採用した「ルノー・トゥインゴ・インテンス／インテンス・キャンバストップ」のボディサイドに、フランスを象徴するトリコロールの専用サイドストライプを入れた限定車「リミテ」が登場。価格は224万～236万円。

■問:ルノーコール　0120-676-365

CarMedia

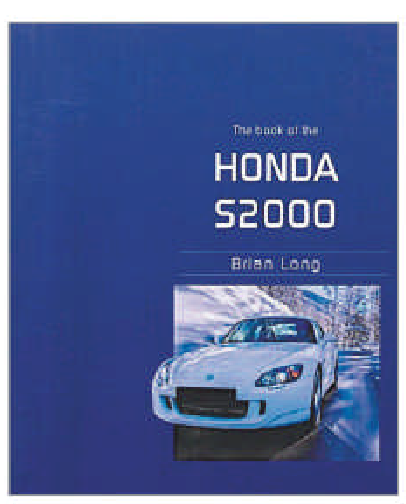
Dodge Viper



ダッジが製造したスパルタンな2シータースポーツカー「ヴァイパー」の歴史を収めた写真資料集。各世代の詳細、V型10気筒エンジンの開発ストーリー、派生車種、2017年最終モデルまでをたっぷりと網羅している。

■3487円／ハードカバー

The book of the Honda S2000



高剛性シャシーとV-TECエンジンを搭載し、大会人気を集めた2シーターオープン「ホンダS2000」の写真資料集。実際にS2000を所有していた著者が、各国の仕様や評価、当時のマーケット状況までを詳細に紹介する。

■5610円／ハードカバー

■問:代官山　蔦屋書店
☎03-3770-2525　http://tsite.jp/daikanyama/ec/tsutaya/

Goods

AUTOGLYM
ウルトラ・ハイ・ディフィニッション・セット

英国王室御用達ブランドが開発 最上級洗車セットが登場

圧倒的な艶と輝きが実現できる「AUTOGLYM」の最上級洗車セットが登場。「ウルトラ・ハイ・ディフィニッション・セット」を使用することで、1セットで1年間、最上級のカーケアを愛車に施すことができる。



■価格:3万8280円
■問:プレミアム・カーケア・ジャパン　☎045-482-7351　https://autoglym.jp

タミヤ
1/12 マルティーニ・ブラバム BT44B

ビッグスケールの醍醐味 V8の配管・配線も完全再現

1975年のF1グランプリで活躍した「ブラバムBT44B」を1/12スケールで再現したプラスチックモデル組み立てキット。V8エンジンは、実物そのままにフューエルパイプやイグニッションコードも再現された。



■価格:1万4080円
■問:タミヤ　☎054-283-0003　http://www.tamiya.com/

データシステム
1カメラスカイトップビュー SKY812

1機のカメラながら真上からの映像を実現

リヤカメラ1機だけで真上から見下ろしたような表示が可能。カメラに映る映像を記録・合成することで、空から見下ろしたような「スカイトップビュー」を実現した。ほとんどの車種に取り付けることが可能。



■価格:2万3980円
■問:データシステム　☎086-445-1617　https://www.datasystem.co.jp/

M's
パワークリーナーマツダMX-30／CX-30／3（ハイブリッド／ガソリン用）

K&Nと共同開発したハイフロータイプ

K&Nと共同開発したフィルターはひだを深くとったアコーディオン形状により外寸の5倍以上の表面積を持つハイフロータイプ。強力な吸入負圧や熱による歪みを抑え、フィルタリングキャパシティを向上させる。



■価格:2万3000円
■問:グループ・エム　☎048-450-2911　http://www.gruppem.co.jp/

Information

愛車と暮らせるガレージハウス
「inCELL木更津 The Luxury」が木更津に完成 6月19～20日にオープニングイベントを開催!

高級賃貸ガレージハウスを展開する「inCELL」が、房総半島の玄関口である木更津金田ICからすぐの場所に「inCELL木更津 The Luxury」を完成させた。アクアラインを渡ってすぐ、アウトレットからも至近の好立地となり、クルマ好きにとっては見逃せない拠点になりそうだ。オープンに先立ち、6月19～20日にオープニングイベントが開催される。



■問:☎042-452-1556　https://infist-incell.com/kisarazu1

Nicole Competizione フェラーリ横浜ショールームをリニューアル

フェラーリの正規ディーラー「Nicole Competizione」が、「みなとみらいショールーム」をリニューアルオープンした。フェラーリの世界観に没入できるビデオウォールや、サンプル・オプションをじっくり検討できるアトリエパネルなどが新設された。



■問:☎045-680-4465　https://www.nicole.co.jp/

「2021 ルノー・カングー・ジャンボリー」5月の開催予定を、秋以降に延期

ルノー・ジャポンは、新型コロナウイルスの全国的な感染状況を考慮した結果、毎年5月に開催していたオーナーイベント「ルノー・カングー・ジャンボリー」を、今年は秋以降に延期することを決定した。今後概要が決まり次第、下記のルノー・ジャポン公式ウェブサイト、ニュースレター、SNSなどで発表される。

■問:https://www.renault.jp

SAN-EI
CORPORATION

GENROQ WATCH

時計の魅力はクルマに通ずるモノがある。今回は高級時計の概念を変えたリシャール・ミルがマクラーレン・スピードテールにインスパイアされた1本だ。

REPORT◉永田元輔（*NAGATA Gensuke*）
PHOTO◉RICHARD MILLE／McLaren Automotive

究極を目指して

近年の高級時計市場に革命を起こしたブランドがリシャール・ミルであることに異論を挟む余地はないだろう。最高の素材を惜しげなく使い、考えうる限りの複雑な機構を採用し、またあらゆる環境で使用しても壊れることのない耐久性を実現する。彼らが目指しているのは究極の機械式時計であり、数千万円から億という価格もそれを実現させた結果に過ぎない。ジュエリーを散りばめたから高価、という邪な考えの高級時計とは発想が異なるのだ。老舗の看板が重要視されるこの世界で、わずか20年という歴史しか持たないブランドがここまでの存在感を得たのは、決して偶然ではない。

そのリシャール・ミルとマクラーレンとのコラボレーションによって登場したのが、「RM40-01オートマティック トゥールビヨン マクラーレン スピードテール」だ。これは名前通り最高速403㎞／hという驚異的な性能を発揮するハイパーカー、スピードテールに着想を得て開発されたモデル。実車同様のティアドロップフォルムを採用し、ベゼルの刻み目はボンネットの吸気口を、プッシュボタンはフロントタイヤ後部の排気口をイメージ。また歯車はマクラーレンのロゴの形に型抜きされ、上下非対称のストラップはマクラーレンのアイコンであるオレンジが6時の位置から手首まで伸びている。このラインはスピードテールのブレーキランプをイメージしているという。

ミドルケースはカーボンTPT製で、チタン製ベゼルとケースバックはやはりチタン製のピラーによって分離されている。上半分の12時側の方が下半分より広いという形状により開発は困難を極めたというが、リシャール・ミルの外装開発スタッフは過去最高の2800時間をかけて完璧なフォルムを実現した。このケースだけでも69個のパーツで構成されているという。

ムーブメントのCRMT4には自社製トゥールビヨンとしては初めてパワーリザーブ表示、オーバーサイズデイト、ファンクションセレクターを搭載。ケースにはSPEEDTAILのロゴが刻まれるほか、様々なパーツにスピードテールをイメージした意匠が採り入れられている。

マクラーレンのテクニカルディレクター、ロブ・メルヴィルは「スピードテールは芸術作品のようなクオリティを持つクルマを目指しましたが、それはRM40-01にも確実に現れています。重量を軽くすること、振動の影響を減らすこと、抵抗を最小限にすることなど、様々な問題に取り組む姿勢は、両社の大きな共通点でしょう」と語る。

製作本数はスピードテールの生産台数と同じ106本。このコラボレーションウォッチがマクラーレンとリシャール・ミルの新たな伝説となることは間違いないだろう。

RICHARD MILLE
RM 40-01
Automatic Tourbillon McLaren Speedtail



ブリッジ、ブリッジネジ、地板、ローター芯などにグレード5チタンを採用し、3つのパワーリザーブシステムを搭載する。ムーブメントの開発には8600時間が費やされたという。限定106本／1億1990万円。

問い合わせ／リシャール・ミル・ジャパン ☎03-5511-1555 https://www.richardmille.com/ja

SAN-EI
CORPORATION

成功の鍵 Key to the Success 連載 第7回

REPORT◉Paul HORRELL
PICTURE◉Daimler AG
TRANSLATION◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）

長年に渡り継続して成功を収めてきた自動車メーカーには必ず理由がある。それはクルマの成り立ち、あるいは傑出したリーダーシップの場合もあるし、多様である。長年、多くの自動車メーカーのトップを取材してきた英国在住ジャーナリストがその"キー"とは何かを分析する。

最善、普遍、そして安定



MERCEDES-BENZ

最初のガソリン自動車は1886年にカール・ベンツが製作した三輪車だった。1926年にダイムラーと合併してメルセデス・ベンツとなったが、そもそもの始まりはこの三輪車であり、以来135年にわたり高品質な工学に力点を置いたポリシーを貫き、プレミアムメーカーの地位を保持して今にいたる。その歴史を通じて、メルセデス・ベンツは世界中で高品質と安全性の代名詞となっているのだ。

一部の国の国家元首は自国産の自動車を使う。日本はトヨタ・センチュリー、北米はキャデラック、英国はロールス・ロイスないしはベントレーといった具合だ。だが、それ以外の国はおしなべてメルセデス・ベンツを採用する。メルセデスは知的で見栄えがよく、一目で識別できる。しかも、その価値は時が経過しても風化しない。同社の現在から過去を辿ると「クラシック」に行き着くのであって、途中に「時代遅れ」は介在しない。1975～99年までデザインチーフを勤めたブルーノ・サッコの作品はその好例である。

メルセデス・ベンツは常に独立独歩の道を歩む。一時期クライスラーと手を組んだが成功しなかった。メルセデスにとっての最善は他社との協働で成立はしない。

フェラーリやポルシェがレースを業務の一環として行うのに対し、メルセデスにとってのレースとは技術的優秀性を証明する自然な方法である。ベンツ時代から同社はレース界を席巻した。その間、優れたチーム監督を多数擁してきたが、とりわけアルフレート・ノイバウアーは傑出している。1920～30年代にかけてはカラッチオラに、50年代に入るとファンジオとモスに幾多の勝利をもたらした。

活躍の舞台はグランプリレースに留まらず、偉大な長距離耐久イベントにも及んだ。現代のレース界で成功をもたらした立役者はノルベルト・ハウクだろう。グループCカー時代や、世紀の変わり目にかけてのDTMツーリングカーレースに始まり、F1までその功績は及ぶ。そのF1ではかつてはハッキネンが、今ではハミルトンが連勝を重ねて現在にいたる。

売上高に対して不均衡なまでの高額を研究開発費に投じるのもメルセデス・ベンツの特徴で、膨大な数の革新技術を実用化してきた。顧客はシュトゥットガルトの技術者とデザイナーがどの命題にも正しいソリューションを提供すると信頼して高価な代金を支払う。そしてメルセデスはその収入を原資にして次なる技術開発に投資する。

安全性に関して同社は常に世界的なリーダーであり、同じことがパワートレイン、足まわり、エルゴノミクス、快適性、さらに近年では自動運転といった広範囲な分野にも当てはまる。ベンツ社の最初のテストドライバーはカール・ベンツの妻ベルタで、1888年シュトゥットガルトから自身の生まれ故郷まで約100㎞の行程を走ったが、このルートを自動運転のデモンストレーションに使用したことは記憶に新しい。

今日、メルセデス・ベンツは洗練された乗用車と、高性能のスポーツカーを生産している。どの製品にも共通するのが高いスタビリティと安定性だ。これはとりもなおさず、企業としてのメルセデスとそのブランドポリシーにも当てはまる特徴である。

SAN-EI
CORPORATION



Vol. 22
REPORT◉本田雅一（*HONDA Masakazu*）
PHOTO◉小林邦寿（*KOBAYASHI Kunihisa*）
Illustration◉阿部忠雄（*ABE Tadao*）

本田雅一 ほんだ まさかず

初代iPhoneが時代を席巻することを登場時から予想していた先見の明に優れるスーパーテクノロジージャーナリスト。アップル社の新製品発表には毎回招待されている。世の中のあらゆるガジェット製品はもちろんのこと、オーディオ、ITやクルマにも精通している。彼が本気でセレクトした良い“モノ”に酔いしれよう。



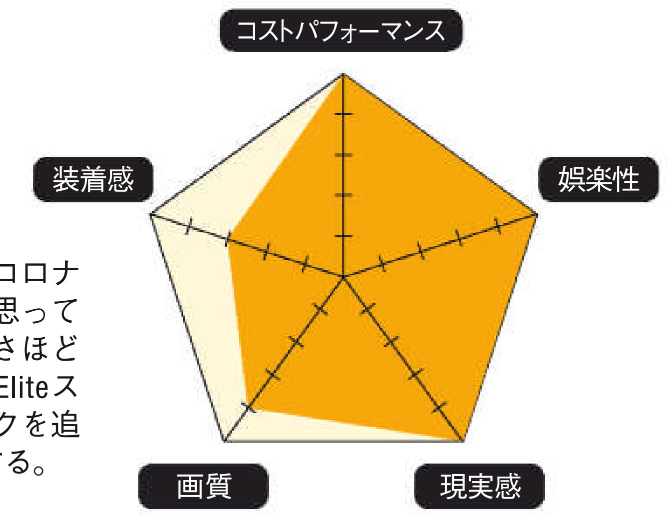
コロナ禍に超最適な オールインワン型VR

Oculus Quest 2

PRICE 3万7100円〜4万9200円



壮大な山や高層ビルをよじ登る臨場感あるクライミングを楽しめる「The Climb 2」は人気ゲームのひとつ。クエスト2でその世界を簡単に楽しめる。



とにかく楽しく癒されるコロナ禍NO.1装置。騙されたと思って使って欲しい。装着感はさほど高くないがオプションでEliteストラップとフィットパックを追加購入すると格段に改善する。

2014年、VRデバイスを開発していたオキュラスをFacebookが20億ドルもの巨額で買収すると聞いた時、誰もが耳を疑ったに違いない。さらにはその後、オキュラスが技術を盗んでいると訴えられ、その解決金として5億ドルをFacebookは支払っている。

当初は羨望の的だったVR技術も、むしろ装着した姿を滑稽と思う人が多くいても不思議ではない。しかしFacebookはオキュラスに投資を続け、とうとう人々の心を掴める製品にまでたどり着いた。それが昨年10月に発売されたQuest 2だ。実はガジェット好きの僕でさえ、その実力を疑っていた。ところが3万円台で入手できる上、別途、ゲーミングPCは不要。単体でアプリを動かすことができ、仮想世界へと没入するためのコントローラも付属するこの製品の体験は驚くものだった。

リゾートでパターゴルフコースを友人と周り、渓流で気の合う仲間とゆったり釣りを楽しみ、外出自粛で運動不足な休日をグループフィットネスで汗を流す。コロナ禍がなければ、VRがもたらす現実から逃避するかのような娯楽空間への感度も低かったかもしれない。しかし、コミュニケーションに飢えた僕の心には突き刺さった。

ご存知の通り、世の中ではプレステ5が品薄で買えないほどの人気を誇っている。これもコロナ需要と言われているが、Quest 2のグラフィックスはPS5に遠く及ばない。映像の質だけを見れば前世代だが、今この瞬間、どちらでステイホームの時間を過ごしたい？ と言われれば2つ返事でQuest 2と答える。なぜそう思うかといえば、これは“体験の質”でしかない。極めて緻密で現実感のあるグラフィックスと物理シミュレーションで彩られるPS5の世界は、従来からのゲーム世界を最上級に引き上げてくれる。これはこれでひとつの究極の形だが、あくまでも従来のゲーム機の領域だ。

一方Quest 2がもたらしてくれるのは、VR、すなわち仮想世界に入り込んだかのような感覚だ。例えグラフィックスの質が前世代だろうと、その世界に入り込んでいく方法が“俯瞰”なのか“自分視点”なのかでは大きく異なる。その場にいる気分になり、そこに気の置けない友人が集まれば、例えやっていることがトランプの七並べでも楽しいに違いない。それはVRの本質でもあるけれど、Quest 2がもたらしてくれるのは、その世界へと安価、かつ他に特別なデバイスを用意することなく単体で楽しめるようにしてくれたことだ。

おかげでGWも、毎日のように屋外で友人とキャンプした気分になれたし、自宅でフィットネスに明け暮れることで体重増加も防ぐことができた。ちょっと言い過ぎだって？ そんなことはない。ガレージのSUVを駆ってキャンプに出かけた先で、Quest 2を使って友人とネットワークゲームを楽しんでいる人がいてもまるで不思議じゃない。まずは体験してみてほしい。VRゴーグルを装着した人たちが、何もない空間でバカみたいにエア◯◯な動きをする人たちを決して笑えなくなるだろう。

例外なく誰でも楽しい。そんな実力をVRデバイスは既に備え始めたのだ。



人間工学に基づいてデザインを一新したTOUCHコントローラーは使いやすいのひと言。握りやすいグリップ、直感的な操作が可能なスイッチ類のおかげでゲームに没頭できる。



前モデルよりも解像度が1.5倍に向上した1832×1920pxの2枚のディスプレイを採用。美しい映像美と臨場感により、VRの世界を最高に楽しめる。

充電はボディサイドにあるUSB Type-Cから行う。またパソコンと接続することで100タイトル以上のPC接続型VRゲームを楽しむこともできる。



問い合わせ／OCULUS.COM（公式ストア） https://www.oculus.com



第26回

意外と近い伊豆諸島でe-Bikeを楽しむ!の巻

ヴァイタルゲンロク
VITAL GENROQ
いつまでもクルマを楽しむメソッド

はたしていつまでクルマを楽しめる? クルマ好きなら誰もが知りたいところ。これは島下泰久がクルマを真剣に楽しみ続けるための体力、気力、視力、胆力等々"自分づくり"を考えていく連載だ。今号は東京から遠いようで近い伊豆諸島でe-Bikeを楽しんだ。

REPORT◉島下泰久(*SHIMASHITA Yasuhisa*)
PHOTO & SUPERVISOR◉難波賢二(*NAMBA Kenji*)

VITAL❶ 離島でe-Bikeは最高のトレーニングだ!

東京をはじめ各都市に再び緊急事態宣言が出てしまった。先が見通せず、気分的には鬱屈してしまう状況ではあるが、ここはなんとか乗り切って、乗り越えて、その間には旅のプランでも練っていてはどうだろう? 行き先は、離島。そこで存分にe-Bikeを楽しむトレーニングだ。

実は当企画のスーパーバイザーである自転車ジャーナリストの難波賢二氏が、今年初頭から何度か、e-Bikeで島を巡りに行っているのを知っていて、筆者もゼヒ訪れてみたいと切望していた。それが緊急事態宣言が出る前の4月中順に叶ったという次第である。

島の魅力は何かと言えば、やはり自然の中を気持ちよく走れるということに尽きる。実際、空気は澄んでいて、どこに行っても〝密〟になることなど無いし、交通量が少ないから安心して走ることができる。しかも、地形はバラエティに富んでいて、実際に今回のルートにもキツい上りからワインディングロード、爽快な下りまで様々なコースを巡ることとなった。

とは言え、離島に出掛けるのは、しかもe-Bikeのような大荷物を持っていくのは、面倒じゃないかと二の足を踏む人も少なくないと思う。輪行に慣れている人なら当たり前のことかもしれないが、私自身、クルマに積んで運ぶの以外は手間がかかりそうだな……と、勝手に考えていたが、実際にはとても簡単だった。

VITAL❷ 思ったより簡便な船旅スケジュールもいい

今回利用した東海汽船が運行する東京・竹芝客船ターミナル発、三宅島行きの大型客船は、通常の手荷物として輪行袋を持ち込むことができる。あるいは有料の受託手荷物として自転車などをコンテナ搭載で預けることもできるので、竹芝までクルマに自転車を積んでいって、乗船前に預け入れを済ませてしまえば、あとは身の回りの荷物だけ持って乗り込むことも可能だ。いずれも面倒がなくて、とても良い。

そして、これも非常に魅力的なの



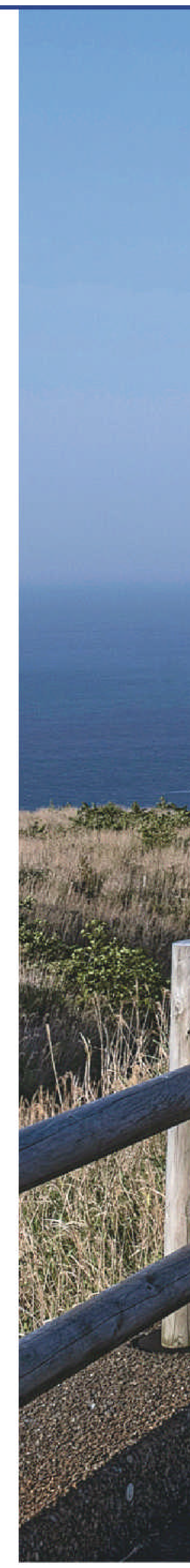
右から筆者、難波氏、そして元プロトライアスリートで現在はスペシャライズドジャパンのマーケティングを担当する益田大貴さん。日の出と共に到着した港には心地よい風が吹き、ライド日和を期待させた。





標高422mの七島展望台に到着！　天気が良ければ北は伊豆大島から南は八丈島までの伊豆諸島を一望できる。途中の激坂もe-Bikeならちょうどいいトレーニングに変えてくれる。





が運行スケジュールである。今回選んだ三宅島行きの場合、竹芝を発つのは22時30分で、三宅島着は朝5時ちょうど。帰りは三宅島発が13時35分、竹芝着が19時40分となる（時刻表は季節によって異なる）。つまり仕事などが終わった後の夜に船に乗り込むと、寝ているうちに島に着くので、そこから半日e-Bikeをたっぷり楽しんでも、その日のうちに帰京できるというわけだ。

要するにe-Bikeを持っていくのは案外大変ではなく、時間も丸1日確保できればいいということ。想像以上にハードルが低いのが、この離島でのe-Bikeトレーニングなのである。

VITAL 3 いよいよ三宅島に上陸 早朝ライドは爽快だ！

今回は私、難波氏、編集部Yに、スペシャライズドジャパンでマーケティングを担当する益田大貴さんとで旅に出た。集合は竹芝客船ターミナル。受託手荷物で自転車を預ける場合、20時から21時の間に行う。それが済んだらあとは出港を待つだけなのだが、現地に着いたらコンビニの類は無いしコロナ禍で船内のレストランも営業していないので、事前に夕食などは済ませ、必要なもの、翌日の朝食なども購入しておく。

実はこの時、私は軽食程度のものしか買わなかったのだが、それは失敗だった。e-Bikeトレーニングは結構ハードだし、島には本当にお店が少ないからだ。

時間が来たら三宅島へと向かう大型客船「橘丸」に乗船して客室へ。今回選んだ特2等は、2段ベッド式でカーテンや鍵付きの収納もあるので、荷物を置いてデッキへ。取材陣で改めて軽く乾杯して、早々に就寝した。何しろ5時に下船ということはそれより小一時間前には起きていなければならないのである。

ベッドでウトウトしているうち、そろそろ島に着くというところでアナウンスが入った。デッキに出ると、島に想像以上に近づいている。火山により形成された島ということで、地形や岩肌の感じなどはやはり独特で、それだけでも遠くに来たという感動が湧き上がってきた。

下船したら、預けたe-Bikeを受け取り、用意しておいた朝食を摂りながら準備を進める。そうしているうちに本格的に朝陽が昇ってきて、美しさにまた感動。テンションが高まってきたところで、いよいよ出発である。相棒はスペシャライズドの「VADO SL 5・0」。リーズナブルなVADOシリーズの中で、フロントフォークに衝撃吸収機能を持つFuture Shockを装備する。現実的な価格もあって個人的に改めて興味を持っていたモデルである。

三宅島のパワースポットを巡った旅の模様はまた改めて紹介する。ここでは、e-Bikeの魅力を満喫でき、心地よくトレーニングに励めた、最高の旅になったということだけお伝えしておこう。









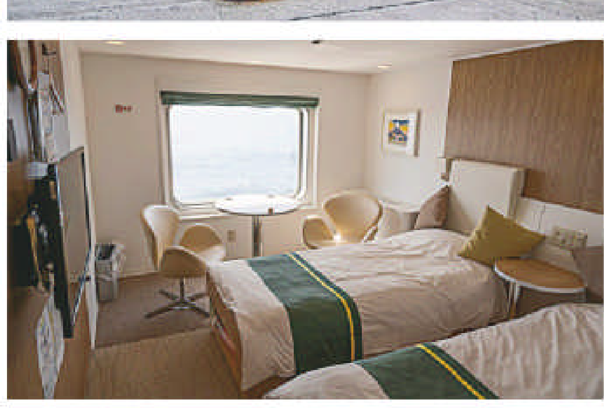
Specialized Vado SL 5.0

クロスバイクタイプのeバイクVado SL 5.0は、320Whバッテリー内蔵アルミフレームや、ステアリングコラム内蔵型サスペンションシステムを持つカーボンフォークを装備した高級グレード。独自の軽量ユニットにより、スポーツバイクの走りとeバイクらしい登坂性能を両立した。

フェリーで行く伊豆諸島の旅



東京・竹芝桟橋から毎晩大型客船が出港している三宅島は、実は思い立ったその日に気軽に行ける青い海の離島。ハイテクを駆使した新造船が東京オリンピック開催に時を合わせるように就航し、綺麗な船内と揺れの少ない快適なクルージングを実現した。運賃は時期により異なるが2等室なら片道6630円から、写真の特等室でも1万8560円。その他の伊豆諸島と組み合わせてアイランドホッピングもできるなど、実は海外に行けない今こそ注目したいリゾートである。









雄大な島影を持つ三宅島。復路のフェリーは疲れを癒やすのにちょうどいい時間だ。

問い合わせ／スペシャライズドオンラインストア カスタマーサービス　☎046-297-4373
東海汽船　☎03-5472-9999

SAN-EI
CORPORATION

今月のプレゼント

PRESENTS



1 Ferrari
SF90スパイダー リトグラフ 2名様

フェラーリの最新モデルSF90スパイダーが描かれたリトグラフです。インテリアに映える1枚です。

■提供:フェラーリジャパン



2 Bentley
ボールペン 2名様

ビジネスシーンで大活躍しそうな高級感溢れるボールペンです。さりげないBENTLEYロゴが素敵な一品。

■提供：ベントレーモーターズジャパン



3 Land Rover
ブランジェリーメール 蓋付きスープカップ 1名様

ランドローバーのブランドロゴがさりげなくあしらわれたブランジェリーメールのスープカップです。

■提供：ジャガー・ランドローバー・ジャパン



4 Bentley
ワインオープナー 2名様

スタイリッシュなデザインのワインオープナーです。休日の素敵な夜を演出してくれるアイテムです。

■提供：ベントレーモーターズジャパン



5 モデルガレージ ロム
フェラーリ 312T モデルカー 1名様

ユーロスポーツが特注したルックスマート製フェラーリ312Tの1/43スケールモデルカーです。限定1000台の逸品です。

■提供:モデルガレージ ロム
☎06-6486-2800 http://www.romu-romu.com/



6 Lamborghini
トートバッグ 1名様

質感高いブラックレザーに、ランボルギーニのブランドロゴがエンボス加工されたシックなトートバッグです。

■提供：アウトモビリ・ランボルギーニジャパン

応募要項　はがきに下記の項目をお書き添えの上、ご応募ください。

①希望のプレゼント名および番号	②郵便番号・住所	③氏名
④年齢	⑤職業	⑥電話番号
⑦今月号で良かった記事	⑧今月号で良くなかった記事	⑨現在、所有されている車両
⑩気になる車種	⑪１ヵ月間にクルマで移動する距離(平均値)	
⑫「スーパースポーツカー」、「ラグジュアリーカー」、「サルーン」、「SUV」、「ハイブリッドカー」、「ヴィンテージカー」、「一般乗用車」のうち、本誌の記事に期待するジャンルをお書きください。		
⑬本誌へのご意見、ご要望をお書きください。		

応募締め切り
2021年6月20日（日）消印有効

宛て先
〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア　7F
㈱三栄 GENROQ編集部「2021年7月号プレゼント」係
★当選者の発表は、商品の発送をもって代えさせていただきます。なお、雑誌競争規約の定めより、この懸賞に入選できない場合があります。ご了承ください。

URLやQRコードからも応募できます。
https://san-eishobo.jp/form/pub/2/genroq2021-07
＜応募締め切り：2021年6月20日（日）＞

※応募のチャンスはおひとり様一回限りとなります。また、お寄せいただいた各種データはプレゼント以外の目的には使用いたしません。プレゼント商品は、撮影のために開封したものも含まれます。

GENROQ

■ 定期購読のご案内

定期購読料

年間12冊 **11,976円**
（税込・送料無料）

◎毎号、直接お手元にお届けいたします。
◎送料無料です。
◎特別定価時の差額はいただきません。

お申込み／詳細は、
雑誌の Fujisan.co.jp から
雑誌のオンライン書店

パソコンから
ゲンロク 定期購読 検索

お電話から
0120-223-223
［24時間 365日］
※お電話の場合、窓口にてクレジットカード番号とメールアドレスが必要となります。

スマホから

※定期購読の契約については、Fujisan.co.jpに販売を委託しているので、Fujisan.co.jpの会員となり、同社の規約を承諾して頂くことが必要となります。

■ バックナンバー通信販売

ご注文方法

■ バックナンバーをお求めの方は、お近くの書店でご注文ください。送料無料にて、お申込みの書店へお届けいたします。

■ お近くに書店がない場合のご注文方法

①電話からのお申込み
TEL：03-5357-8802［総合受注センター］
（受付時間：平日　10：00～17：30）

②インターネットからのお申込み
http://www.sun-a.com/

③FAXからのお申込み
FAX：03-5357-8803［総合受注センター］
お届け先のご住所、お名前、お電話番号、ご希望商品名、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

お支払い方法・送料

お支払い方法は、代金引換またはクレジットカード支払いになります。
送料は下記の通りとなります。

	送料	代引手数料	合計
カード払い	200円	ー	200円
代金引換	200円	300円	500円

※お買い上げ金額が1000円以上の場合、送料は無料となります。

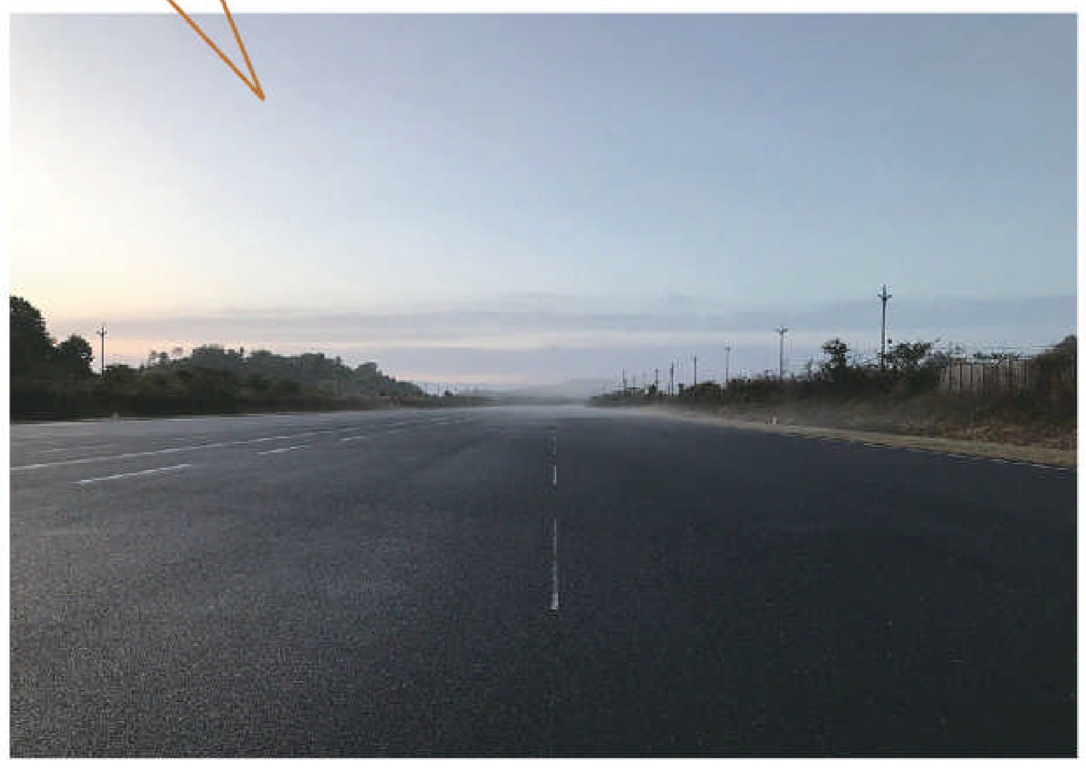
バックナンバーについてのご注意

品切れになり次第締め切らせていただきます。
お申込みいただきましてから、3～5営業日前後でお手元にお届けいたします。配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。
配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。
お客様の都合による返品・商品発送後のキャンセルはできないものといたします。ただし、万が一お届け商品がご注文内容と異なっていた場合や乱丁、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合がございましたら、正規の商品への交換を致します。（なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます。）お手数ですが、三栄販売部までご連絡ください。
お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

お問い合わせ先
三栄　販売部
TEL：03-6897-4611（受付時間：平日10:00～17:30）
〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F

Timely MESSAGE

JUL 2021 No.425



［今月の１枚］

心が洗われる場所です

久々に城里に来ました。その昔、移転する前の谷田部時代は何度となく訪れる機会がありましたが、城里になってからはめっきりその数も減り、今回はなんと2017年以来4年ぶり。テストコースは最近頻繁に訪れるサーキットと違い、独特の雰囲気があっていいな、と改めて思った次第です。この日も静まりかえった場内は、なかなかの非日常でした。まあ例によって急に取材が決まるので、コースが空いている早朝（4時）しか予約がとれないから、静かなのは当然なのですが……。（卓）

■ From Editors

我が家の必需品



毎年この次期になると必ず購入するのが、神奈川県・葉山にある「げんべい」のビーサンです。わずか1000円程度の価格なのに、鼻緒とソールに天然ゴムを使っているためか、履くほどに足に馴染んでくるので、夏になるとこればっかり履いてます。今年も子供たちと自分の分を購入。早く夏よ来い！（亮）

海と風とウルス



ランボルギーニが日本縦断イベント「UNLOCK ANY ROAD JAPAN」を開催しました。GENROQも参加し、金沢から山形の日本海側ルートを担当。なぎさドライブウエイを久しぶりに走り、景色とウルスの走りを堪能しました。1ヵ月に渡るこのイベント、ゴールは5月末の予定です。詳しくは次号にて。（ゲン）

［NEXT ISSUE］

2021年8月号
No.426
2021年6月24日（木）発売

特集
ランボルギーニ最強時代

FIRST CONTACT：ウラカンSTO
ベントレーの魅力再確認

※都合により内容を変更する可能性がございます。予めご了承ください。

■ Staff

編集長 EDITOR IN CHIEF
永田元輔　NAGATA Gensuke

副編集長 DEPUTY EDITOR
吉岡卓朗　YOSHIOKA Takuro

編 集 EDITORIAL STAFF
石川亮平　ISHIKAWA Ryohei

藤野太一　FUJINO Taichi
藤原よしお　FUJIWARA Yoshio
入江大輔　IRIE Daisuke

広告営業 ADVERTISING STAFF
涌嶋佳寛　WAKUSHIMA Yoshihiro
岡田恭輔　OKADA Kyosuke

エディトリアルデザイン DESIGN STAFF
ソルト　SALT

アートデレクター：石橋健一
デザイン：川本美沙樹／笹田陽子

DTPデータ製作 DTP STAFF
KCオフィス　小林茂三
関谷正幸／黒田 貴

GENROQ Magazine
by.SAN-EI CORPORATION
7F Shinjuku East Side Square 6-27-30 Shinjuku, Shinjuku-ku, TOKYO. 160-8461 JAPAN

三栄 ホームページ http://www.sun-a.com

発行人：星野邦久　HOSHINO Kunihisa
編集人：永田元輔　NAGATA Gensuke
発行所：㈱三栄　SAN-EI CORPORATION

〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
電話：03-6897-4611
編集部：03-6897-4631
広告部：03-6897-4622

SPECIAL SHOP INFORMATION

Mercedes-Benz

Contents of this month

OFFICE K

■オフィス ケイ

マーク清原◉PHOTO&REPORT

INFORMATION
営業時間／10:00〜19:00
定休日／日曜日、祝日
〒174-0073
東京都板橋区東山町26-8
☎03-5986-8111　http://www.office-kk.jp





ブラックの純正カラーにシルバーのラッピングカスタムを施すことで、よりマイバッハ感を強調したスタイルとなっている。

←運転席と助手席の裏側に装着可能なバックレストテーブル。堅牢な金属ステーによる格納式テーブルは、カップホルダーと小物入れがテーブルトップに付く。ブラックカラーとベージュカラーの2種類が選べる。



W447型Vクラスの前期型を、マイバッハスタイルへに変更するボディキットをインストール。新しさと高級感がプラスされるこのデザインは、オフィス ケイの「W447 マイバッハスタイルボディキット」でのみで完成するスタイリングになる。



「W447 マイバッハスタイルボディキット」は、前後のバンパーとボンネット、フロントグリルで構成される。前後バンパーのデザインは、マイバッハメルセデスをモチーフとしたデザイン。優れたフィッティングも特徴のひとつになっている。



Vクラスにマイバッハ感をプラスするオリジナルプログラムが人気

現行型のメルセデス・ベンツVクラス（Ｗ４４７の前期型）を、よりプレミアムなエクステリアへとスタイルアップする、オフィス ケイのオリジナルプログラム「Ｗ４４７マイバッハボディスタイルキット」が人気だ。

「Vバッハ」とも呼ばれるプログラムの内容としては、Ｗ２２２型のメルセデスマイバッハＳクラス（後期型）をモチーフに外装のブラッシュアップが図られる。前後のバンパーとボンネット、フロントグリルを交換することで、本来のVクラスには存在しないマイバッハスタイルを、違和感無く成立させている。純正とは大きく印象が異なるシルエットが無理なく手に入れられることが、多くのユーザーから注目されている。

また、さらなるマイバッハ感を追加したいユーザーにオススメしているのが、ラッピングをプラスするカスタムアプローチだ。ブラックの純正カラーにシルバーのラッピングを組み合わせることで、よりスタイリッシュなエクステリアイメージを演出している。

アルミホイールはマイバッハスタイルのディッシュアルミも選べるが、このデモカーにはロールスロイスのブラックシリーズをモチーフにデザインした鍛造ホイール「ブラックバッジスタイルホイール」をインストールしている。





ホイールは鍛造のブラックバッチスタイル20インチをインストール。ボンネットやBピラー、リヤゲートのマイバッハエンブレムは、オプションとして用意している。

Mercedes-Benz Special Shop

DAM CRAFT

■ダムクラフト

原　文昭◉REPORT　ダムクラフト◉PHOTO

INFORMATION

営業時間／10:00〜19:00
定休日／日曜日、祝祭日
〒153-0064
東京都目黒区下目黒2-19-7
☎03-5759-3575　http://www.damcraft.jp



↑飛び石キズからボディを守るプロテクションフィルムは人気レシピのひとつ。ダムクラフトではカット済みのフィルムを使用することで、細部まで美しい仕上がりを約束してくれる。



→旬のパーツをオススメするカーグッズのセレクトショップとしてもダムクラフトは有名。なにかやりたいことがあれば気軽に来店して欲しいとのこと。パンナ店長（左）とシュー副店長（右）も大歓迎してくれるそうだ。



磨きやコーティングは鈑金塗装の経験を持つスタッフが担当。豊富な知識を駆使することで、あらゆるモデルのボディを美しく仕上げることができる。



マットカラーのモデルを磨くと色ムラやツヤなどが懸念材料になるが、独自の磨き＆コーティング処理を行うことで、マットらしい質感を保ちながら仕上げることも可能だ。



サイド／リヤ向けのウインドウフィルムの施工は、ここにきて依頼が急増中。真夏の強烈な日差しを軽減できる効果も高くオススメの施工だ。色の濃度やUV/IRカット率が異なる製品も豊富に用意している。

愛車の美しさをとことん引き出す ボディケアのスペシャリスト集団

カーディテーリングの分野に関して絶大な強さを持つダムクラフト。中でもボディコーティングとプロテクションフィルムは、同社の看板メニューとして多くの顧客から絶大な支持を集めている。

ボディコーティングは、塗装の状態や保管状況に応じて特性が異なるボディコーティングを用意しているが、その中でも人気を集めているのが、塗装面に強力なフッ素被膜を形成する「Zen-Xero」コーティングだ。

磨き上げたボディの艶を引き出す効果に加え、高い撥水効果と頑固な油分系の汚れまで寄せ付けない防汚性能も併せ持つため、施工後は軽く水洗いする程度で、長期間ボディを美しく保つことが可能。屋外駐車のクルマとの相性も、抜群に良いことも魅力のひとつだ。

飛び石キズが気になるオーナーにはプロテクションフィルムの施工が効果的。「エクスペル」を中心に保護性能と費用のバランスの良いプランを揃えている。フィルム施工後にボディコーティングを施工することも可能という。

美しいボディを長期間維持したいと願うならば、他とは一味違うダムクラフトのボディケアを体感して欲しい。





ドライブレコーダーの取付実績も豊富。ユーザーニーズに合わせた製品を数多く揃えるが、最近はカメラ映像をスマートフォンに転送できる小型タイプが人気を集めている。

SPPF&RubberDip

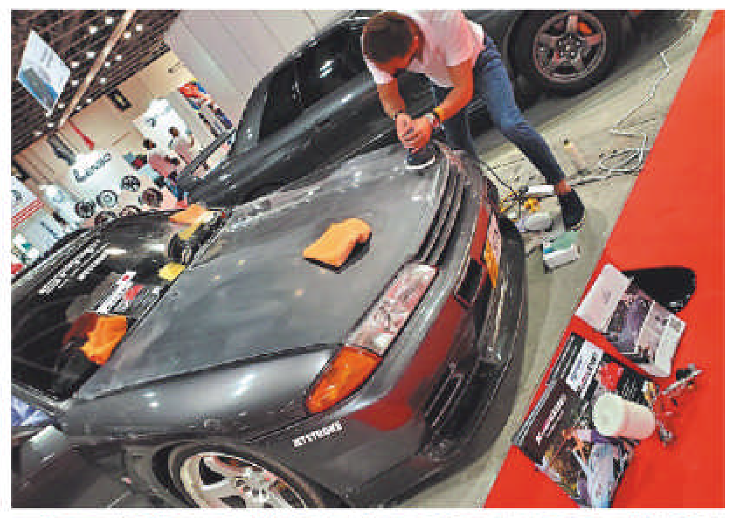
■ジェットストローク RubberDip.jp事業部

マーク清原◉REPORT　ジェットストローク◉PHOTO

INFORMATION
営業時間／10:00〜19:00
(13:00〜14:00は休憩)
定休日／木曜日、日曜日、祝日
〒273-0121　千葉県鎌ヶ谷市初富178-2
☎047-401-5556
https://rubberdip.jp　https://sppf.rubberdip.jp



←0.16〜0.23㎜という厚みの塗膜を形成するSPPF（スプレーペイントプロテクション）。この分厚い塗膜が塗装面を効果的に保護してくれる。車両の価値を維持するという意味でも効果的なサービスであるため、メルセデスなどのプレミアムモデルへの施工実績も多い。







←千葉市のカーコーティング専門店G.O.Kの吉野氏と一緒に、ドバイで開催されたカスタムショー「エミレーツ」にデモカーを出展。SPPFを施した車両には、追加で磨きとコーティングも処理されている。美しく仕上がったスカイラインGT-Rは、彼の地のクルマ愛好家からも大きな注目を集めたそうだ。

塗って剥がせる新世代の塗装は世界でも高く評価されている

伸縮性の高いゴム系の塗料で施工を行う、塗って剥がせる革新的な塗装「ラバーディップ」。そして塗って剥がせるクリア塗料の「SPPF（スプレーペイントプロテクションフィルム）」。

いずれの施工も塗装と同レベルの美しい仕上がりとボディ隅々まで強力に保護できることが大きな魅力で、複雑なボディ形状との相性は抜群に良い。特にSPPFは0・16〜0・23㎜厚という分厚い塗膜が成形できるため、クルマにとって理想的なボディ保護を簡単に実現することができる。

この日本で誕生したラバーディップとSPPFは、ドバイで開催されたカスタムショー「エミレーツ」にデモカーを出展。コレクターズアイテムとして人気が高いR32型スカイラインGT-Rに、SPPFを施工したデモカーを展示したところ、塗装面の保護効果、磨き作業やコーティングが追加できること、さらに簡単に剥がせることが評価され、ドバイのポリスカーへの施工相談が寄せられたそうだ。

当然、施工者には高い技術が求められるため、施工が許されるのは、全国に約70店舗の研修を終えた施工認定店のみとなる。



さる4月8日から10日まで、ドバイのワールドトレードセンターで開催された「カスタムショー エミレーツ」。R32型のスカイラインGT-Rを出展し、多くの注目を集めた。



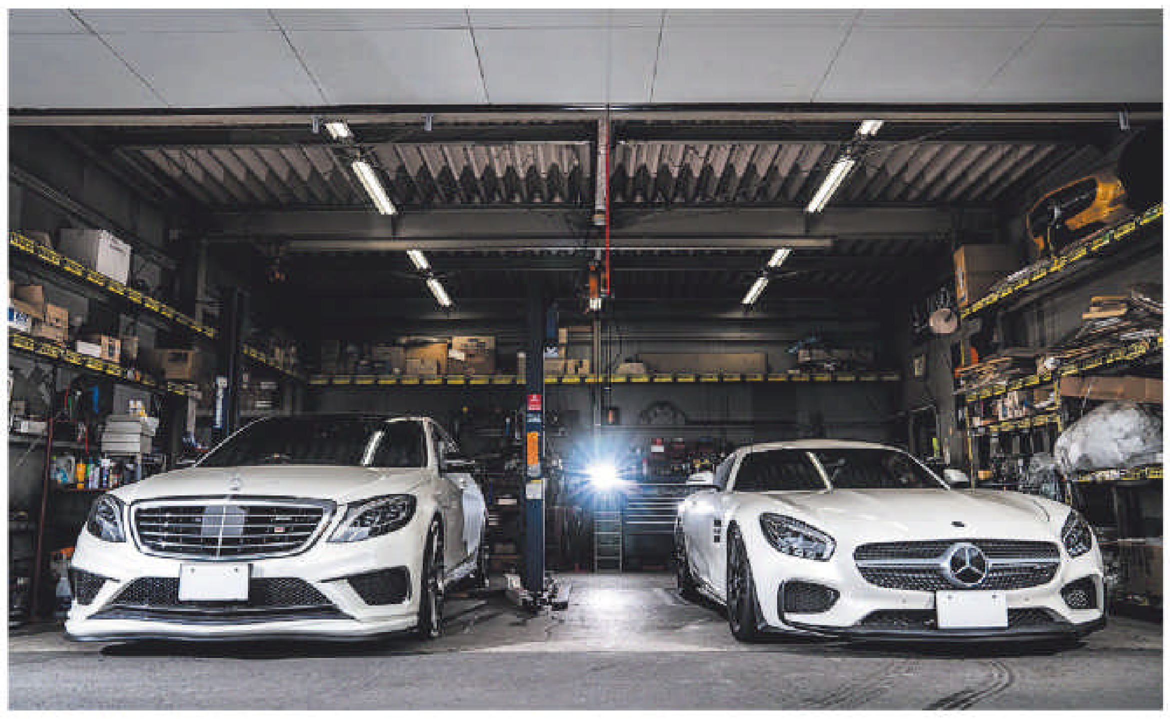
ランボルギーニ・アヴェンタドールやブガッティ・ヴェイロンなどのポリスカーが存在するドバイ。現在、それらポリスカーにSPPFの施工が可能かという相談も受けているそうだ。

first
■ファースト

塩谷佳史◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00～20:00
定休日／木曜日
〒340-0041
埼玉県越谷市千間台西6-5-7
☎048-979-5656　http://www.first-inp.co.jp



広大な敷地内にはファクトリーを構えており、チューニングやカスタマイズなどの多様なニーズに対応。サーキットで得た膨大なノウハウをフィードバックしてくれる。



←GTウイングと二段構えになっているダックテールはファーストが手がけるSportline製。リヤビューに個性を与えることで差別化を図る。

→モンスター級のロー＆ワイドフォルムはロードゴーイングレーサーを地で行くもの。フルラッピングによるマットなボディカラーもトレンドを捉えた演出だ。









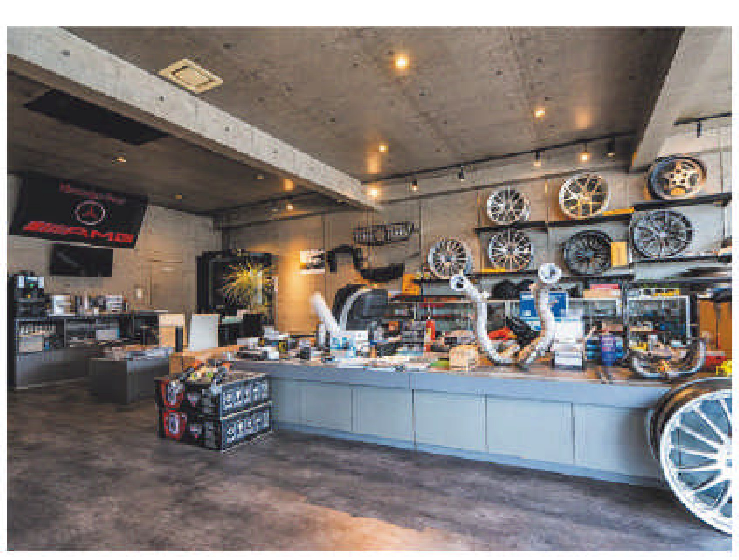
圧倒的なボリューム感でGTのフォルムをアグレッシブに昇華させるCarbonerre社のワイドボディキット。フロントセクションのエアインテークやフロントフェンダー、リヤバンパーのエアアウトレット、リヤディフューザーに至るまで、エアロダイナミクスを突き詰めた機能美が詰め込まれている。

AMG GTの潜在能力を引き出す老舗チューナーのセットアップ

欧州車の中でも特にメルセデス・ベンツの本気度の高いチューニングカーを数多く手掛けてきた名門ファースト。今回紹介するのは代表自らが所有するばかりかサーキットも走り込むため製作したＡＭＧ ＧＴ。ポーランドのＣａｒｂｏｎｅｒｒｅ社のワイドボディキットを組み込んだド迫力の1台だ。

残念ながらシェイクダウンの富士スピードウェイで、大きく前方に迫り出すリップスポイラーはゼブラゾーンの餌食になってしまったが、巨大なＧＴウイングとワイドボディ化によるダウンフォースとグリップ力の向上は並々ならぬ手応えがあり、ターボやインタークーラーを中心とした今後のエンジンチューニングの見通しも立っているそうだ。

また、独自のチューナーズブランド「Ｓｐｏｒｔｌｉｎｅ」からもＡＭＧ GT向けの新作アイテムがリリースされる。フロントダウンパイプに代表される機能パーツや、エクステリアに個性を付与するダックテールといったボディキットは、速さと個性を求めるオーナーにオススメできる。アイテム群の詳細は同社のホームページをチェックしてみて欲しい。



広々とした空間が広がるショールームには、機能パーツやホイールを中心にトレンドを捉えたアイテムが並べられる。コーヒーを飲みながらスタッフとじっくりと時間をかけて、カスタマイズの方向性を語らいあうのも一興だろう。



MAX CRAFT

■マックスクラフト

原　文昭◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／本社 8:30～19:00(平日)11:00～15:00(日曜日､祝日)　東京ブランチ 10:00～19:00 ※事故は24時間対応
定休日／本社 年中無休　東京ブランチ 日曜日　http://www.max-craft.com

■本社・ファクトリー
〒224-0053
神奈川県横浜市都筑区池辺町4460
☎045-939-0299

■東京ブランチ
〒150-0011
東京都渋谷区東3-1-3 広尾ビューヒルズ1F
☎03-6419-7321



敷地内には作業待ちの車両がズラリと並ぶ。クラシックカーから最新モデルに至るまで、安心して託すことができる実績を持っている。





←東京・広尾にはマックスクラフトの支店「東京ブランチ」を構える。東京ブランチでも商談や車両の引き渡しに対応している。

→熟練の技術を持つスタッフが担当することも強みのひとつ。モデル特有の癖を考慮しながら進める施工術は、愛好家から高い評価を得ている。



キズの修理やリペイントなど、ホイールに関するメニューも充実。遠方のユーザーからの依頼にも宅配便などで対応することが可能だ。

自社ローダーは2台完備。事故などの緊急時には24時間体制で対応可能で、迅速に現場に急行できる充実のバックアップ体制を整えている。





本社／ファクトリーは、第三京浜の港北ICからクルマで10分程のアクセスの良い場所に構える。素早い納期やリーズナブルな工賃など、ディーラー以上のサービス体制を持つことも強み。

輸入車のボディワークに絶大な強みを持つプロファクトリー

輸入車のボディは特殊な塗料やマテリアルが使われることも多く、施工側にも技術やノウハウが求められる。また、同じモデルでも生産年ごとに仕様が異なることもあるため、その違いも考慮した施工が必要だ。

横浜市に店舗を構えるマックスクラフトは、輸入車のボディワークのスペシャリストとして知られるファクトリー。ボディ構造や塗装の癖まで考慮した高いレベルの施工術は口コミでも評判を呼んでおり、関東のみならず遠方から依頼されることも多い。敷地には施工待ちのクルマがズラリと並ぶなど、多くのオーナーから頼りにされている。

事故修理からドレスアップ／カスタマイズまで幅広く対応しているので、まずはホームページに掲載されている施工例をご覧いただきたい。

またディーラー基準の20％オフを基本とするリーズナブルな料金体系も魅力のひとつ。最近は劣化が著しい部分を中心に行うボディリフレッシュや、エアロパーツの取り付け＆オリジナルパーツ製作などのドレスアップ系の依頼も好評だ。

「プロの技術を上手に活用してもらいたい」というのが、マックスクラフトの考え方なので、やりたいことがあれば遠慮なく相談して欲しい。





ボディレストアは丁寧な施工が評判なこともあり、遠方から依頼されるケースも多い。オーナーが気になっている部分のみを修復する部分的なリフレッシュ施工にも対応している。

mistral

■ミストラル

石川大輔◉REPORT　藤井元輔◉PHOTO

INFORMATION

営業時間／10：00〜18：00
定休日／日曜日、祝日
〒104-0041
東京都中央区新富1-9-5 ミストラルビル1F
☎03-5566-0259　https://mistral-co.jp/



五角形のヘッドライトシュラウドと真四角のグリルは、W463すべてのモデルに装着が可能。取材車のG63にはG350プロフェッショナル純正バンパーも装着されている。



トラックのような飾り気のない純正ドアミラーを装着。新型と変わらない視認性を確保しているのもミソだ。武骨なデザインのW460純正サイドモールも用意する。





古き良き時代を彷彿とさせるデザインが魅力のボディパーツ群。原点回帰のスタイルに最新の機能を融合させた。背面タイヤなど多彩なアイテムを揃えるのでオーナーは要チェックだ。



ブラックに仕上げられたアルミ素材のサイドステップも装備。格子柄のデザインが武骨さを強調する。薄型の形状でサイド出しのマフラーがよく見えるのもカッコいい。



リヤラダーバーやルーフラックも装着。多彩なパーツが揃っており、自分好みに仕上げられるのもGクラスの魅力。豊富なノウハウを持つミストラルが相談に乗ってくれる。

加工なしで装着できるボディキットで先代Gクラスをクラシカルな装いに！

東京・銀座に拠点を構える「ミストラル」。輸入車を中心にオーディオ&ナビのインストールやカスタマイズを手掛ける同店では、オリジナルブランド「メゾンミストラルナローデザイン」を展開し、先代Ｇクラスを懐かしのフォルムに変貌させるボディキットをリリースする。

初代Ｗ４６０のクラシカルなデザインをモチーフにした、五角形型のヘッドライトシュラウドや真四角のグリル、ナロータイプのリヤバンパーなどは、すべて同店のオリジナル。グリルとヘッドライトの隙間からボディカラーが見えるように造形するなど、初期型のディティールを忠実に再現した。

日常の使い勝手を損ねないように設計されているのも特徴だ。武骨なスチールステーのドアミラーは室内の純正スイッチで調整可能。サイドビューカメラまで装備する。さらにウインカー&サイドマーカーガードブラケットやＷ４５０純正テールレンズ&テールレンズカード、Ｗ４６０純正サイドモールなど多彩なオプションアイテムまで用意する。

圧倒的な人気を誇るＧクラスだからこそ、個性的に仕上げたい。そんなニーズに応える逸品揃いだ。



←シンプルな5本スポーク形状のブラックホイールがよく似合う。タイヤはBFグッドリッチのオールテレーンT/Aを組み合わせた。灯火類も昔ながらのオレンジ色のタイプに変更されている。



→ナロータイプのリヤバンパーもオリジナル。よりコンパクトにフィット感を増したデザインだ。サイドからの出面やバンパーとのクリアランス、オーバーフェンダーとの繋がりなど、徹底的にこだわった。

GENROQ
7
No.425
JUL 2021
ゲンロク 2021年7月号（毎月26日発売）
5月26日発売 No.425 第36巻第7号
発行人：星野邦久 編集人：永田元輔
発行所：株式会社 三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
広告：03-6897-4622 編集：03-6897-4631 販売：03-6897-4611
受注センター TEL：048-988-6011 FAX：048-988-7651
定価998円 本体907円
雑誌13637-7
GENROQ No.425
SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 凸版印刷